PLAN DIRECTEUR DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Volume 1 :

Texte

"LA PRÉSENTE TRADUCTION DU PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL NE VISE QU'À FACILITER LA CONSULTATION, ET ON DOIT SE RÉFÉRER À LA VERSION ADOPTÉE PAR LE CONSEIL EN CAS D'INTERPRÉTATION."

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Le 13 juillet 1988

89-06356/

PLAN DIRECTEUR DE LA

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Le présent Plan directeur de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, qui a été adopté par le Conseil de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton le 13^{e} jour de juillet 1988, est approuvé par le présent acte en vertu de l'article de la Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire.

Date : _____ _____

LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
RÈGLEMENT N^{O} 214 DE 1988

URBANISME : (U.1.3.1) Règlement municipal portant adoption du Plan directeur régional de 1988

ATTENDU QUE la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton a adopté son Plan directeur en 1974 et que ce Plan directeur a été approuvé par la Commission des affaires municipales de l'Ontario en 1978; et

ATTENDU QUE conformément aux dispositions de la Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire, le Conseil a entrepris une révision de son Plan directeur et a fait préparer un nouveau Plan directeur pour remplacer le Plan directeur existant; et

ATTENDU QUE le Conseil de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton juge approprié d'adopter le nouveau Plan directeur comme Plan directeur de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton;

PAR CONSÉQUENT, le Conseil de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, conformément aux dispositions de la Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire, DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. Le Plan directeur de 1988 est adopté par le présent acte comme Plan directeur de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton formant le texte et les annexes qui ont été approuvés par le Conseil régional le 13^{e} jour de juillet 1988.

2. Que le Règlement n^{o} 184 de 1974 portant adoption du Plan directeur existant voté le 9^{e} jour d'octobre 1974 et approuvé par la Commission des affaires municipales de l'Ontario en 1978 est abrogé par le présent acte.

3. Le présent Règlement entre en vigueur lors de l'approbation dudit Règlement par le ministre des Affaires municipales.

Adopté et édicté en séance ouverte du Conseil ce 13^{e} jour de juillet 1988

GREFFIER RÉGIONAL

PRÉSIDENT RÉGIONAL

Table des matières

PARTIE 1 : INTRODUCTION

1.0	CONTEXTE POLITIQUE ET GÉOGRAPHIQUE		1-1
1.1	RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION		1-2
1.2	BUTS		1-2
1.3	PROJECTIONS DE CROISSANCE		1-2
1.4	CADRES TEMPORELS DU PLAN		1-3
1.5	STRUCTURE DU PLAN		1-3
1.6	INTERPRÉTATION DU PLAN		1-3
1.7	MISE EN OEUVRE DU PLAN		1-4
	1.7.1	Objectifs de mise en oeuvre	1-4
	1.7.2	Politiques de mise en oeuvre	1-4

PARTIE 2 : STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

2.0	INTRODUCTION		2-1
2.1	OBJECTIFS POUR LA STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT		2-1
	2.1.1	Distinction entre zone urbaine et zone rurale	2-1
	2.1.2	Superficie des terrains urbains	2-1
	2.1.3	Nombre et emplacement des zones urbaines	2-2
	2.1.4	Les phases d'aménagement des zones urbaines	2-3
	2.1.5	Structure des zones urbaines	2-4
	2.1.6	Stratégie d'installation des services	2-5
	2.1.7	Stratégie de transport	2-6
2.2	POLITIQUES		2-8

PARTIE 3 : LA ZONE URBAINE

3.0	INTRODUCTION		3-1
3.1	ZONES D'EMPLOI		3-1
	3.1.1	Introduction	3-1
	3.1.2	Objectifs pour les zones d'emploi	3-1
	3.1.3	Politiques pour les zones d'emploi	3-2
	3.1.3.1	Zone centrale	3-2
	3.1.3.2	Centres d'emploi primaires	3-3
	3.1.3.3	Centres d'emploi secondaires	3-4
	3.1.3.4	Zones d'emploi à faible densité	3-4
3.2	INSTALLATIONS COMMERCIALES		3-5
	3.2.1	Introduction	3-5
	3.2.2	Objectifs à l'égard des centres commerciaux	3-5
	3.2.3	Politiques en matière d'installations commerciales	3-5
	3.2.3.1	Centres commerciaux régionaux	3-6
	3.2.3.2	Centres commerciaux communautaires	3-7
	3.2.3.3	Centres commerciaux de quartier	3-7
3.3	INSTALLATIONS COMMUNAUTAIRES IMPORTANTES		3-7
	3.3.1	Introduction	3-7
	3.3.2	Objectifs à l'égard des installations communautaires importantes	3-8
	3.3.3	Politiques en matière d'installations communautaires importantes	3-8
3.4	ZONES URBAINES GÉNÉRALES		3-9
	3.4.1	Introduction	3-9
	3.4.2	Objectifs à l'égard des zones urbaines générales	3-9
	3.4.3	Politiques relatives aux zones urbaines générales	3-10
3.5	LA CEINTURE DE VERDURE		3-12
	3.5.1	Introduction	3-12
	3.5.2	Objectifs à l'égard de la ceinture de verdure	3-12
	3.5.3	Politiques relatives à la ceinture de verdure	3-13

3.6 ZONES DE RESSOURCES AGRICOLES (FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE) 3-13
3.6.1 Introduction 3-13
3.6.2 Objectifs pour la zone de ressources agricoles (Ferme expérimentale centrale) 3-14
3.6.3 Politiques pour la zone de ressources agricoles (Ferme expérimentale centrale) 3-14

PARTIE 4 : AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

4.0 INTRODUCTION 4-1
4.1 OBJECTIFS À L'ÉGARD DE L'AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE 4-1
4.2 POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE 4-2
4.2.1 Politiques s'appliquant à tous les aménagements dans la zone rurale 4-2
4.2.2 Villages et villages desservis 4-3
4.2.3 Zones rurales générales 4-5
4.2.4 Densification résidentielle 4-6
4.2.5 Aménagement de logements collectifs 4-6

PARTIE 5 : POLITIQUES RELATIVES AUX ZONES DE RESSOURCES

5.0 INTRODUCTION 5-1
5.1 ZONES DE RESSOURCES AGRICOLES 5-1
5.1.1 Introduction 5-1
5.1.2 Objectifs pour les zones de ressources agricoles 5-1
5.1.3 Politiques pour les zones de ressources agricoles 5-1
5.1.3.1 Utilisation permises dans les zones de ressources agricoles 5-1
5.1.3.2 Détachements de parcelles agricoles dans les zones de ressources agricoles 5-2
5.1.3.3 Enclaves de terrains peu fertiles dans les zones de ressources agricoles 5-3
5.2 RESSOURCES MINÉRALES 5-4
5.2.1 Introduction 5-4
5.2.2 Réserves de ressources minérales 5-4
5.2.3 Facteurs touchant la disponibilité des dépôts minéraux 5-4
5.2.3.1 Considérations économiques 5-4
5.2.3.2 Considérations écologiques 5-5
5.2.3.3 Qualité du matériau 5-5
5.2.4 Zones à désigner comme Zones de ressources minérales 5-5
5.2.5 Protection des sablières et carrières à l'exterieur des zones de ressources minérales 5-5
5.2.6 Sable siliceux 5-6
5.2.7 Politiques 5-6
5.3 ZONES ÉCOLOGIQUES NATURELLES 5-7
5.3.1 Introduction 5-7
5.3.2 Acquisition foncière 5-8
5.3.3 Travaux publics 5-8
5.3.4 Caractéristiques géomorphologiques, géologiques et paysagères 5-8
5.3.5 Zone de conservation (urbaine) 5-8
5.3.6 Politiques 5-9
5.4 ZONES DE RESSOURCES MARGINALES (SPÉCIALES) 5-10

PARTIE 6 : LOGEMENT

6.0 INTRODUCTION 6-1
6.1 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE LOGEMENT 6-1
6.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE LOGEMENT 6-2
6.2.1 Déclaration régionale sur le logement 6-2
6.2.2 Terrains à bâtir 6-2
6.2.3 Logement abordable 6-3
6.2.4 Amélioration du parc de logements 6-3
6.2.5 Transformation en immeubles en copropriété 6-3
6.2.6 Logement spécial 6-4

PARTIE 7 : CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES

7.0	INTRODUCTION		7-1
7.1	OBJECTIFS EN MATIÈRE DE CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES		7-1
7.2	POLITIQUES EN MATIÈRE DE CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES		7-1
	7.2.1	Politiques relatives aux zones inondables	7-1
	7.2.2	Sols organiques et terrains en pente instables	7-2
	7.2.3	Politiques concernant le bruit	7-3

PARTIE 8 : LES COULOIRS FLUVIAUX

8.0	INTRODUCTION		8-1
8.1	LES RIVIÈRES EN TANT QUE RESSOURCES		8-1
8.2	ÉTUDE DES COULOIRS FLUVIAUX		8-1
8.3	DÉSIGNATIONS FONCIÈRES		8-2
	8.3.1	Zone rurale générale (couloirs fluviaux)	8-2
	8.3.2	Zones de ressources agricoles (couloirs fluviaux)	8-3
	8.3.3	Espaces verts riverains	8-4
	8.3.4	Zone de loisir	8-4
8.4	ROUTES PANORAMIQUES		8-5
8.5	PLANIFICATION DES EMPLACEMENTS		8-5
8.6	EMPLACEMENT DES TERRAINS DÉSIGNÉS À DES FINS PUBLIQUES		8-5
8.7	ACQUISITION FONCIÈRE		8-5

PARTIE 9 : L'ESTHÉTIQUE ET LES RICHESSES DU PATRIMOINE

9.0	INTRODUCTION		9-1
9.1	OBJECTIFS À L'ÉGARD DE L'ESTHÉTIQUE ET DES RICHESSES DU PATRIMOINE		9-1
9.2	POLITIQUES RELATIVES À L'ESTHÉTIQUE		9-1
9.3	POLITIQUES RELATIVES AUX RICHESSES DU PATRIMOINE		9-2

PARTIE 10 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

10.0	INTRODUCTION		10-1
10.1	APPROVISIONNEMENT EN EAU ET TRAITEMENT DES EAUX-VANNES		10-1
	10.1.1	Objectifs en matière d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux-vannes	10-1
	10.1.2	Politiques relatives à l'approvisionnement en eau et au traitement des eaux-vannes	10-2
10.2	GESTION DES EAUX PLUVIALES		10-4
	10.2.1	Objectifs en matière de gestion des eaux pluviales	10-4
	10.2.2	Politiques relatives à la gestion des eaux pluviales	10-5
10.3	GESTION DES DÉCHETS		10-6
	10.3.1	Objectifs à l'égard de la gestion des déchets solides	10-6
	10.3.2	Politiques en matière de gestion des déchets solides	10-6

PARTIE 11 : TRANSPORTS

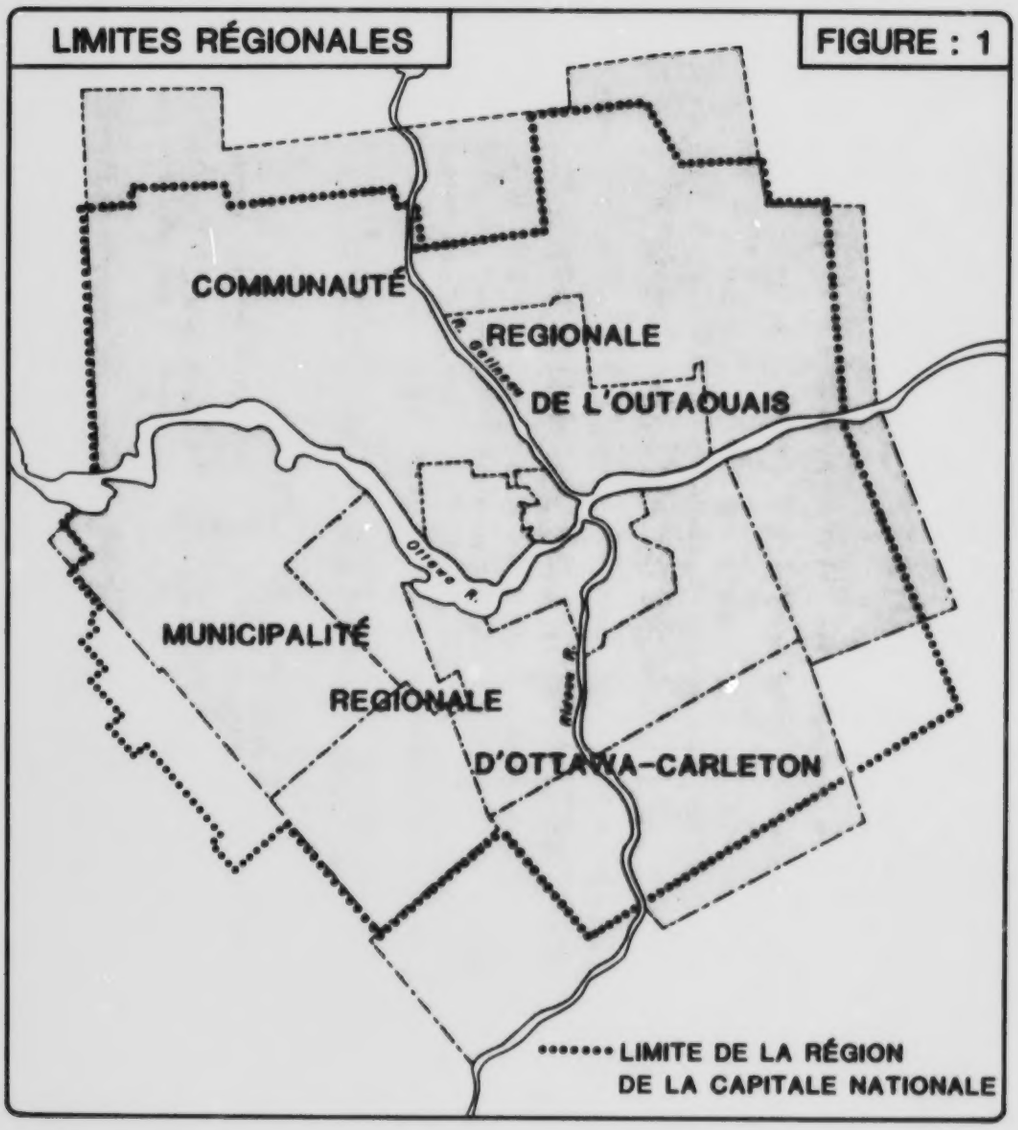
11.0	INTRODUCTION		11-1
11.1	OBJECTIFS RELATIFS AU RÉSEAU DE TRANSPORT		11-1
11.2	POLITIQUES EN MATIÈRE DE ROUTES		11-2
	11.2.1	Calendriers de construction des routes	11-2
	11.2.2	Priorités en matière de routes	11-3
	11.2.3	Voie de liaison conceptuelle	11-3
	11.2.4	Politiques en matière d'élargissement des routes	11-4
11.3	PONTS SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS		11-5
11.4	POLITIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN		11-6
	11.4.1	Mesures pour accroître l'utilisation des transports en commun	11-6
	11.4.2	Réseau de couloirs de transport en commun	11-7
	11.4.3	Voies de liaison conceptuelles pour les couloirs de transport en commun	11-8
	11.4.4	Stationnements et points de débarquement aux stations des couloirs de transport en commun	11-9
11.5	POLITIQUES EN MATIÈRE DE CYCLISME ET DE CIRCULATION PIÉTONNE		11-9
11.6	POLITIQUE EN MATIÈRE DE TERMINUS		11-9

PARTIE I : INTRODUCTION

1.0 CONTEXTE POLITIQUE ET GÉOGRAPHIQUE

La Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (la Région[1]) a vu le jour en 1968. Les municipalités locales comprises dans la Région sont les villes d'Ottawa, de Gloucester, de Kanata, de Nepean et de Vanier; les cantons de Cumberland, de Goulbourn, d'Osgoode, de Rideau et de Carleton-Ouest; et le village de Rockcliffe Park.

La région d'Ottawa-Carleton[2] s'étend sur 276 000 hectares dans l'est de l'Ontario, au sud de la rivière des Outaouais. La Communauté régionale de l'Outaouais (la région de l'Outaouais) se trouve de l'autre côté de la rivière des Outaouais, dans l'ouest du Québec. La région de la Capitale nationale (la Capitale nationale) englobe de grandes parties des deux municipalités régionales, ainsi que des parties moins grandes de municipalités adjacentes, comme le montre la figure 1.



1 Dans le présent plan, «la Région» veut dire la Corporation de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.

2 Dans le présent plan, «Ottawa-Carleton» désigne l'étendue territoriale sur laquelle la Région exerce ses pouvoirs.

1.1 RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Le présent Plan directeur s'applique à l'ensemble du territoire d'Ottawa-Carleton. Il contient les objectifs et les politiques du Conseil régional (le Conseil) concernant l'aménagement physique d'Ottawa-Carleton, politiques qui visent à orienter l'aménagement de façon à tenir compte des questions sociales, économiques et écologiques.

La *Loi sur la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton* exige que le Conseil applique un Plan directeur pour Ottawa-Carleton.

La meilleure façon de mettre en oeuvre un grand nombre des politiques de ce Plan consiste à les compléter de plans directeurs locaux, adoptés par chaque municipalité locale, qui orientent l'aménagement en fonction des objectifs régionaux et locaux. L'article 27 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* exige que les politiques plus détaillées de ces plans directeurs locaux et les arrêtés de zonage soient conformes à ce Plan directeur.

De plus, les plans et politiques des organismes du gouvernement fédéral influent sur l'aménagement dans la Capitale nationale. Le gouvernement fédéral est un grand propriétaire foncier et le premier employeur d'Ottawa-Carleton. La Commission de la Capitale nationale est l'organisme fédéral chargé de la planification des intérêts fédéraux dans la Capitale nationale. Le gouvernement fédéral n'est pas assujetti aux plans directeurs ni aux arrêtés de zonage municipaux.

Comme toutes les autres municipalités de l'Ontario, la Région fait sa planification dans le cadre des paramètres fixés par la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* . Son Conseil doit donc notamment planifier en tenant compte de toute déclaration de principe à propos de questions provinciales, conformément au paragraphe 3(1) de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*.

1.2 BUTS

Le Conseil a décidé que ce Plan doit favoriser l'atteinte des buts suivants :

1. **Offrir une quantité et une diversité de logements et d'emplois suffisantes pour répondre aux besoins de la population projetée, en établissant des structures de marché efficaces et concurrentielles.**
2. **Protéger les habitants contre les risques d'exposition à des influences écologiques néfastes.**
3. **Créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et favorise l'installation d'une gamme complète de services publics et d'équipements communautaires.**
4. **Respecter la capacité du milieu naturel d'assimiler l'effet des activités humaines.**
5. **Protéger les ressources naturelles importantes.**
6. **Protéger les ressources importantes sur les plans récréatif, écologique et historique.**
7. **Mettre en valeur la qualité esthétique des milieux bâtis et naturels.**
8. **Réduire le plus possible le coût public des services nécessaires, en fonction des avantages globaux.**
9. **Être le moins tributaire possible des ressources énergétiques non renouvelables.**

et le Conseil a décidé de :

10. **Procéder à la planification de façon ouverte, afin d'élaborer des politiques qui, dans toute la mesure du possible, assurent une juste répartition des avantages et des influences néfastes.**

1.3 PROJECTIONS DE CROISSANCE

L'étude des perspectives de croissance de l'emploi et de la population indique qu'Ottawa-Carleton pourrait compter 725 000 habitants et 423 000 emplois dès l'an 2001.

On prévoit que la croissance de l'emploi viendra surtout de l'expansion des secteurs de l'administration publique, des services et du commerce, et dans une moins large mesure, de la fabrication. Le rapport entre le nombre d'emplois et la population augmentera en raison de la structure des âges de la population et de l'accroissement de l'activité des femmes sur le marché du travail. Le présent Plan prévoit environ 130 000 emplois de plus que les 292 000 de 1981.

La projection démographique se fonde sur des taux de fécondité et de mortalité par âge et sur un niveau hypothétique d'immigration interne nette. Le niveau hypothétique d'immigration interne nette dépend de la création continue d'emplois présumée ci-dessus. Cette projection prévoit un taux annuel moyen composé de croissance démographique de 1,6 % pendant les années 1980, qui tombe à 1,2 % pendant les années 1990. Cela se traduit par une augmentation d'environ 180 000 personnes par rapport à la population de 547 000 en 1981.

Le taux de formation des nouveaux ménages baissera au fur et à mesure que régressera le taux de croissance démographique. Toutefois, dans la plupart des groupes d'âge, on s'attend à une augmentation de la probabilité qu'une personne forme un ménage distinct. La tendance à long terme vers les

ménages plus petits se maintiendra (3,9 personnes par ménage en 1961, 3,4 en 1971, 2,7 en 1981 et, selon les prévisions, 2,4 en 2001). La projection établit à plus de 100 000 le nombre de nouveaux ménages en 2001, ce qui représente une augmentation de 50 % par rapport au nombre total de ménages en 1981.

Sans compter le nombre de logements construits pour remplacer ceux qui sont démolis et pour assurer des niveaux d'inoccupation suffisants, il faudra ajouter environ 115 000 logements au parc de 1981 pour répondre aux besoins prévus.

Selon les indications, la demande totale de logements neufs de diverses catégories sera répartie comme suit : maisons individuelles, 43 %; logements collectifs de plain-pied, 29 %; et appartements, 28 %. La demande élevée de maisons individuelles viendra de la prédominance d'adultes d'âge moyen dans la structure par âge de la population. Les genres de logements requis influent énormément sur le besoin de terrains urbains supplémentaires.

Après 2001, les projections sont forcément moins fiables. En supposant que les tendances de la fécondité et de la mortalité demeurent les mêmes, il est probable qu'on atteindra, pendant la première décennie du siècle prochain, un point où le nombre de décès sera supérieur au nombre de naissances. À ce moment-là, la croissance dépendra entièrement de l'immigration interne nette, qui à son tour est largement tributaire de la création d'emplois. Pour cette raison, d'ici que les tendances économiques et démographiques soient plus claires, ce Plan ne désignera pas de terrains urbains pour répondre aux besoins pour bien après 2001.

En résumé, les projections suivantes sont adoptées pour illustrer l'importance et le caractère de la croissance qui pourrait se matérialiser dans Ottawa-Carleton :

	1971	1981	1991	2001	2011
Emplois	214 000	292 000	365 000	23 000	467 000
Population	472 000	547 000	643 000	725 000	787 000
Ménages	138 000	200 000	260 000	302 000	339 000
Terrains urbains*	12 900	16 200	20 700	23 700	26 100

*Terrains aménagés, en hectares

1.4 CADRES TEMPORELS DU PLAN

Les politiques de ce Plan ont divers cadres temporels. La désignation de terrains urbains vise à accueillir les ménages et les emplois liés à une population régionale de 725 000 personnes, qu'on aura peut-être atteinte au début du siècle prochain. La désignation de terrains urbains comprend une marge supplémentaire pour permettre le fonctionnement efficace du marché et la concurrence. Ce surplus correspond à un peu plus que les besoins en terrains urbains au cours d'une décennie additionnelle. Les services d'égout et d'adduction d'eau sont planifiés et construits de façon à assurer une durée utile de 50 ans et plus. Les politiques de protection des ressources naturelles et du milieu naturel ont un cadre temporel indéfini et pourront s'appliquer encore longtemps après cette période.

1.5 STRUCTURE DU PLAN

Chaque section des Parties 3 à 11 du présent Plan débute par un examen des intérêts régionaux dans le domaine particulier. Les objectifs découlant des buts et des intérêts régionaux sont ensuite présentés, suivis des politiques. Les seules exceptions à cette structure sont les sections 5.2, 5.3 et 5.4 et la partie 8, qui n'ont pas été modifiées pendant l'examen du Plan directeur effectué au milieu des années 1980.

Si le Plan précise les intérêts régionaux, c'est parce qu'il existe un système de planification à deux niveaux dans la Région, et qu'il est donc nécessaire d'indiquer les questions qu'il convient de traiter au niveau régional.

Généralement, on parle d'intérêts régionaux dans trois cas : 1) lorsqu'une question influe sur l'aptitude de la Région à s'acquitter des obligations que lui a conférées la loi, 2) lorsque le Conseil a accepté dans la pratique certaines responsabilités (p. ex., dans le domaine du logement), 3) lorsqu'une question est communautaire, c.-à-d. qu'elle influe, de par sa nature, sur le bien-être des résidents de plus d'une municipalité locale, comme le choix de l'emplacement d'un centre commercial régional ou d'un hôpital, ou la protection des nappes aquifères contre la contamination ou l'épuisement. Certaines questions, comme le bien-être économique et la sécurité des résidents, intéressent tous les niveaux de gouvernement.

1.6 INTERPRÉTATION DU PLAN

Il est essentiel de préciser clairement quelles sont les composantes de ce Plan et comment il faut en interpréter les annexes.

Quant aux routes et aux couloirs de transport en commun proposés, et aux couloirs cyclables, leur emplacement figure dans les annexes. Des changements mineurs à leur tracé dans les limites des couloirs désignés peuvent être effectués sans amendement au présent Plan. Pour déterminer si un amendement au Plan officiel est nécessaire, le Conseil tiendra compte de l'importance et de l'impact du changement, et il se demandera si le processus établi conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales* prévoit la participation du public et des auditions devant la Commission des évaluations environnementales. Ce n'est pas l'intention du Conseil de faire double emploi avec le processus d'approbation déjà établi en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales.*

1. **Le présent Plan est composé de la totalité du texte inclus dans les parties 1 à 11, et les annexes A à H.**

2. **Les limites des zones urbaines sont définies à l'annexe A.**

3. **Les zones visées par les politiques sont désignées ou indiquées par des symboles dans les annexes A et B. Les limites entre les zones sont approximatives et doivent être considérées comme telles, sauf lorsqu'elles coïncident avec des routes principales, des voies ferrées, des lignes électriques d'Hydro-Ontario, des cours d'eau ou d'autres caractères topographiques clairement identifiables. Les routes principales sont les autoroutes provinciales et les routes régionales qui sont indiquées sur la carte de base de l'annexe A et les routes indiquées sur la carte de base de l'annexe B.**

4. **Les routes régionales proposées désignées sur les annexes C1 et D1, les couloirs de transport en commun proposés désignés sur l'annexe E et les principaux couloirs cyclables sur l'annexe F n'y ont été tracés que de façon approximative. Des modifications mineures à leur tracé exigées par la planification fonctionnelle et la conception détaillée peuvent être apportées sans amendement du Plan.**

1.7 MISE EN OEUVRE DU PLAN

1.7.1 Objectifs de mise en oeuvre

La politique régionale d'urbanisme peut être mise en oeuvre de plusieurs façons. Certaines politiques sont mises en oeuvre en partie par le biais de plans directeurs et d'arrêtés de zonage adoptés par les municipalités locales, qui doivent se conformer au présent Plan.

D'autres politiques peuvent être mises en oeuvre directement par la réalisation de travaux publics, qui doivent aussi être conformes au Plan. Des politiques sont aussi appliquées lorsque le Conseil approuve ou commente des projets de lotissement et de copropriété, des détachements de parcelles et des plans de localisation. Les processus plus officieux de consultation et de coordination sont aussi importants pour la mise en oeuvre du Plan.

Le présent Plan serait moins utile s'il n'était révisé et modifié au fur et à mesure que les circonstances changent. Le processus de révision devrait comprendre la consultation de la collectivité afin que ce Plan traduise les préoccupations et les aspirations des résidents de toute la région d'Ottawa-Carleton. Cela est conforme au but présenté à la section 1.2, soit de "procéder à la planification de façon ouverte, afin d'élaborer des politiques qui, dans toute la mesure du possible, assurent une juste répartition des avantages et des influences néfastes".

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Mettre en oeuvre les politiques du présent Plan principalement par l'application des dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* et d'autres lois pertinentes.**

2. **S'assurer la collaboration d'autres organismes et paliers de gouvernement en vue de réaliser les buts, les objectifs et les politiques de ce Plan au moyen des processus de consultation et de coordination.**

3. **Fournir l'infrastructure régionale en conformité avec les politiques du présent Plan et selon les moyens financiers.**

4. **Maintenir le présent Plan à jour au moyen d'un processus de contrôle, d'examen et d'amendement, appuyé par la consultation de la collectivité.**

1.7.2 Politiques de mise en oeuvre

L'effet juridique de ce Plan est établi par les dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*. Lorsqu'un plan directeur est en vigueur, tous les travaux publics et les plans directeurs et règlements de zonage des municipalités locales doivent s'y conformer. Si, dans le délai d'un an à partir de l'approbation d'un plan directeur régional, un plan directeur local ou un règlement de zonage n'est pas modifié tel qu'exigé, le conseil de la municipalité régionale peut modifier le plan ou le règlement, selon les mêmes exigences et procédés, comme s'il était le conseil de la municipalité locale.

Il faut tenir compte du plan directeur lors de l'étude des demandes d'approbation des projets de lotissement et d'autorisation (de détachement de parcelles).

D'autres dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* permettent à une municipalité régionale d'obtenir des élargissements de route lorsque les aménagements proposés attenant à une route régionale sont assujettis à la réglementation des plans de localisation.

Toutes ces dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* permettent, dans une mesure plus ou moins grande, de mettre en oeuvre les politiques de ce Plan directeur. Une autre façon d'appliquer ce Plan est de demander l'appui d'autres organismes publics et privés.

L'aménagement d'une infrastructure (routes, installations de traitement des eaux usées et d'adduction d'eau, couloirs de transport en commun, etc.) est une des façons les plus efficaces de mettre en oeuvre un plan directeur. Les services d'eau et d'égouts, par exemple, sont essentiels à l'aménagement urbain. Parfois, la mise en application exige l'acquisition de terrains, par exemple, pour élargir une route ou pour protéger des zones écologiques naturelles comme la forêt Marlborough du canton de Rideau.

Une partie de l'infrastructure à construire sera assujettie aux dispositions de la *Loi sur les évaluations environnementales*. Bien que les installations puissent être désignées ou prévues autrement dans ce Plan, l'approbation même de la construction de l'installation sera assujettie aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales*.

Ce Plan indique un certain nombre de zones et établit des politiques pour orienter l'aménagement dans chacune. Les plans plus détaillés ou les projets spécifiques d'aménagement ne seront approuvés que s'ils sont conformes à ces politiques et que les services appropriés sont disponibles. La compatibilité avec les utilisations actuelles et prévues doit aussi être prise en compte, mais cela relève de la municipalité locale.

Généralement, on a établi les désignations et politiques visant à expliquer les intentions du Conseil pour l'aménagement futur du territoire sans égard à la propriété des terrains. Les politiques municipales ne s'appliquent pas aux gouvernements provincial et fédéral. Par conséquent, ce Plan comprend une politique qui demande à ces paliers de gouvernement d'informer et de consulter le Conseil lorsqu'ils ont l'intention de faire quelque chose qui n'est pas conforme au présent Plan.

Si ce Plan n'est pas tenu à jour, l'appui que lui accorde le public et sa pertinence comme guide pour la prise de décisions par les entreprises pourraient être perdus. Il faut donc adopter des politiques pour orienter les processus d'amendement et d'examen du Plan.

En résumé :

1. **Les politiques de ce Plan seront mises en oeuvre par l'application de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* et d'autres lois pertinentes.**
2. **Le Conseil consultera d'autres organismes et paliers de gouvernement et assurera la coordination avec eux pour obtenir leur collaboration à la mise en oeuvre des dispositions de ce Plan.**
3. **Le Conseil peut acquérir des terrains pour mettre en oeuvre n'importe quel aspect de ce Plan.**
4. **En plus des autres exigences particulières de ce Plan, le détail des plans directeurs adoptés par les municipalités locales doit être suffisant pour assurer la mise en application convenable des politiques locales et régionales et permettre la préparation de projets d'aménagement et d'arrêtés de zonage pour des zones particulières.**
5. **Le Conseil reconnaît que l'adoption de ce Plan pourra obliger à modifier certains arrêtés de zonage existants à la date d'adoption de ce Plan. Cependant, le Conseil n'a pas l'intention de modifier le statut d'aménagement en vigueur à la date de l'adoption du Plan. Ses objectifs et politiques visent essentiellement l'aménagement qui suivra l'adoption du Plan. Par conséquent, les bâtiments ou utilisations existants à la date de l'adoption du Plan ne seront pas mis en situation irrégulière du simple fait de l'obligation présumée d'amender un règlement de zonage existant pour l'aligner sur le Plan. Par exemple, une enclave résidentielle conforme au zonage dans une zone que le Plan désignerait comme zone d'emploi à faible densité n'aurait pas à être mise en situation de non-conformité par un amendement à un règlement aux fins de rendre les règlements conformes au Plan.**
6. **Lors de l'étude ou du processus d'approbation de plans directeurs locaux, de projets de lotissement, de projets de copropriété et d'arrêtés de zonage, le Conseil exigera qu'il soit démontré que :**

   a) **les routes régionales et les voies d'accès à ces routes,**

   b) **les services de transport en commun, s'il s'agit d'une zone urbaine,**

   c) **et les canalisations et installations de traitement, s'il s'agit d'une zone urbaine ou d'un village desservi,**

   conviennent ou conviendront à l'utilisation et à la densité proposées. Si les services relevant de la Municipalité régionale ne sont ou ne seront pas suffisants, les

propositions pourront être refusées, modifiées ou échelonnées dans les cas où le Conseil a compétence aux termes de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*. Dans les autres cas, le Conseil communiquera ses commentaires à l'autorité compétente.

7. Le Conseil demande aux gouvernements fédéral et provincial de l'informer et de le consulter chaque fois que sont proposés une utilisation du sol ou des travaux publics qui sont interdits dans ce Plan, afin qu'on puisse évaluer la proposition en tenant compte de son effet sur l'atteinte des buts et objectifs de ce Plan et sur l'aménagement d'installations et de services régionaux.

8. Le Conseil évaluera les amendements possibles du Plan en fonction, entre autres choses, des critères suivants :

   a) les effets du changement proposé sur la réalisation des buts, objectifs et politiques régionaux exprimés dans ce Plan, et sur d'autres politiques régionales,

   b) la nécessité du changement proposé, et

   c) l'effet du changement proposé sur les besoins en services et en équipements régionaux.

   De plus, lorsqu'il envisagera des amendements qui influeront sur l'utilisation d'un ou de plusieurs emplacements particuliers, le Conseil devra prendre en compte :

   d) s'il y a lieu d'ajouter le ou les emplacements aux terrains déjà désignés pour l'utilisation proposée, et

   e) la mesure dans laquelle le terrain se prête à l'utilisation proposée.

9. À intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, le Conseil établira s'il y a lieu de modifier ce Plan, ou l'une de ses parties, pour s'assurer que :

   a) les buts et objectifs du Plan restent valables et réalistes, selon les circonstances; et

   b) les politiques du Plan permettent d'en atteindre les buts et les objectifs.

10. Afin d'en favoriser la révision, le Conseil surveillera la poursuite des objectifs et l'efficacité des politiques du Plan.

11. On établira un programme de consultation de la collectivité pour tous les amendements et les examens du Plan. Le processus de consultation sera conçu de façon à répondre aux besoins dans des situations particulières. Le processus comprendra la diffusion en temps voulu de renseignements suffisants, des occasions pour les discussions avec le personnel et des occasions de présenter des avis au Conseil par l'intermédiaire du Comité d'urbanisme.

PARTIE 2 : STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

2.0 INTRODUCTION

La *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* définit le Plan directeur comme un plan qui énonce les objectifs et la politique établis pour l'aménagement physique d'une municipalité en tenant compte des questions pertinentes d'ordre social, économique et écologique. La Partie 1 de ce Plan décrit les perspectives de croissance future à Ottawa-Carleton et présente dix buts sur lesquels se fonde ce Plan. La présente partie établit l'intention globale de la Région en matière d'aménagement, dans le cadre de ces buts. Bien qu'on se rende compte qu'il pourrait être impossible d'atteindre entièrement tous les buts, la stratégie régionale d'aménagement vise à obtenir les meilleurs résultats possibles.

En résumé, l'intérêt régional consiste à :

1. **Établir des objectifs et des politiques pour l'aménagement physique d'Ottawa-Carleton qui permettent d'atteindre les buts dans toute la mesure du possible.**

2.1 OBJECTIFS POUR LA STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

La stratégie régionale d'aménagement vise douze objectifs portant sur la distinction entre zone urbaine et zone rurale, la superficie des terrains urbains, le nombre et l'emplacement, l'aménagement par phases et la structure des zones urbaines, les services publics et le transport.

2.1.1 Distinction entre zone urbaine et zone rurale

Le présent Plan repose sur deux hypothèses fondamentales : premièrement, que la plupart des résidents s'attendent à avoir facilement accès aux services de base fournis par la Région, comme l'adduction d'eau, les égouts, les routes et le transport public (infrastructure) et qu'ils choisiront de vivre raisonnablement près d'une vaste gamme d'emplois et d'équipements communautaires; deuxièmement, que le maintien d'une zone rurale qui est distincte de la zone urbaine présente des avantages.

En indiquant clairement où l'aménagement urbain sera permis, la Région pourra fournir l'infrastructure et les services de façon plus économique. La taille de l'infrastructure sera adaptée à l'aménagement prévu, et l'aménagement se fera de façon à tirer le meilleur parti possible non seulement de l'infrastructure régionale, mais aussi des installations et services fournis par les municipalités et les commissions locales et d'autres organismes. Il devrait en résulter des services et des installations plus économiques et de meilleure qualité.

Une particularité importante du présent Plan est la distinction qu'on y fait entre zone urbaine, c.-à-d. les zones dans lesquelles le Conseil fera la plus grande partie de ses investissements pour les services d'égouts et d'adduction d'eau, les routes et l'infrastructure de transport en commun, et la zone rurale, où les placements pour l'infrastructure viseront surtout l'aménagement d'un réseau de routes principales.

En 1961, la superficie des terrains aménagés disposant de services urbains atteignait environ 8 500 hectares. En 1981, la superficie de la zone aménagée avait presque doublé (pour atteindre environ 16 650 hectares). Bien que le rythme de l'urbanisation ait été assez rapide pendant ces deux décennies, la zone aménagée est demeurée relativement restreinte. En 1981, la zone urbaine aménagée comptait 90 % de la population régionale, 92 % de tous les ménages et 97 % de tous les emplois, tout en occupant un peu moins de 6 % de la superficie totale de la Région.

Un autre facteur important qui milite en faveur d'une distinction entre zone urbaine et zone rurale est le désir de favoriser l'aménagement ailleurs que dans les zones de ressources naturelles, comme les terres agricoles et les terres d'extraction de dépôts minéraux, puisque ces ressources constituent la base de l'économie rurale. Il importe aussi d'éviter que l'aménagement empiète sur des caractéristiques de la zone rurale qui sont prisées pour leur importance écologique. La dispersion de l'aménagement dans toute la zone rurale ne protégera pas ces secteurs. Toutefois, on peut dans une grande mesure atteindre l'objectif de protection si la plus grande partie de l'aménagement a lieu dans des zones urbaines bien définies à superficie relativement restreinte. Le maintien d'une zone rurale distincte offre aussi des occasions pour certains de vivre dans un milieu résidentiel différent.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Faire une distinction nette entre zone urbaine et zone rurale.**
2. **Protéger les ressources naturelles importantes.**

2.1.2 Superficie des terrains urbains

On prévoit que le taux de croissance démographique et des ménages demeurera élevé tout au long des années 1980 et commencera ensuite à baisser pendant les années 1990. Cette régression du taux de croissance des ménages sera accompagnée d'un ralentissement progressif du rythme d'urbanisation des terres. Toutefois, le ralentissement du taux d'urbanisation sera tempéré par une

augmentation projetée de la proportion des logements qui seront des maisons individuelles. Les maisons individuelles consomment des quantités considérables de terrains urbains. D'ici l'an 2001, la superficie des terrrains urbains aménagés pourrait atteindre environ 23 700 hectares.

Cette projection des besoins en terrains se fonde sur l'hypothèse de la production de près d'un logement neuf sur cinq par l'aménagement de petits terrains vacants dans les secteurs déjà urbanisés, par la transformation de terrains et de bâtiments non résidentiels en terrains et bâtiments résidentiels, ou par le réaménagement des terrains résidentiels afin d'accroître les densités. Même si cette projection s'avérait juste, on prévoit, en se fondant sur la projection de la demande de logements (qui indique une proportion élevée de maisons individuelles et d'autres logements à faible densité), que près de la moitié des logements construits dans les zones urbaines pendant les années 1980 et 1990 le seront à l'extérieur de la ceinture de verdure, où les terrains pour les aménagements de ce genre sont plus nombreux.

De plus, on a inclu des terrains supplémentaires dans la zone désignée pour l'aménagement urbain afin d'assurer le fonctionnement ordonné et concurrentiel du marché foncier. Puisqu'il est improbable qu'un examen exhaustif de ce Plan ait lieu avant le milieu des années 1990 et qu'il est possible qu'un Plan révisé ne reçoive pas l'approbation ministérielle avant l'an 2001, la zone désignée pour l'aménagement urbain est suffisante pour absorber la croissance prévue et pour encourager le fonctionnement efficient du marché jusqu'en 2001. Toutefois, étant donné la période de projection relativement longue, le ralentissement prévu du taux de croissance, les incertitudes à l'égard des perspectives économiques à long terme et l'engagement à l'égard de l'installation de services que suppose une désignation urbaine, le présent Plan ne désigne pas une superficie de terrains urbains de beaucoup supérieure aux besoins fonciers.

On prévoit qu'une désignation d'une superficie totale d'environ 30 000 hectares suffira amplement pour répondre aux besoins projetés jusqu'en l'an 2001. Cette superficie estimative de terrains urbains sera suffisante pour maintenir l'équilibre historique entre les aménagements urbains et ruraux, où environ 90 % de tous les résidents régionaux choisissent de vivre dans des zones urbaines.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

3. **Désigner suffisamment de terrains dans la zone urbaine pour répondre aux besoins projetés jusqu'en l'an 2001, la désignation comprenant un excédent pour assurer le fonctionnement ordonné du marché.**

2.1.3 Nombre et emplacement des zones urbaines

Après l'étude sur la planification urbaine de la Région de la Capitale nationale menée par Jacques Gréber en 1950, le gouvernement fédéral a créé la ceinture de verdure, en partie pour établir une limite matérielle à l'expansion de la zone urbaine au sud de la rivière des Outaouais. Au moment de sa création en 1961, plus de la moitié des terrains à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verture avaient été urbanisés, et au début des années 1970, trois nouveaux centres urbains avaient été établis juste à l'extérieur de sa limite externe et dotés de réseaux distincts d'égouts et d'adduction d'eau.

Le Plan directeur régional adopté par le Conseil en 1974 a eu pour effet de reconnaître ces centres urbains et de proposer leur intégration à la zone urbaine principale, située à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, par des extensions du réseau routier, l'aménagement de services de transport en commun et le raccordement des trois centres aux réseaux centraux d'adduction d'eau et de traitement des eaux d'égout. Le Plan directeur amendé de 1974 désignait trois centres urbains de superfiie à peu près égale à l'extérieur de la ceinture de verdure, pouvant chacun accueillir entre 75 000 et 100 000 personnes. Ce Plan reconnaissait qu'il n'était pas pratique d'étendre tous les services à tous les centres simultanément et, par conséquent, établissait une politique d'aménagement par phases. La zone urbaine à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, Kanata à l'ouest, Orléans à l'est et une petite partie du centre urbain au sud faisaient partie de la Phase 1. Une grande partie de la zone désignée dans le centre urbain sud était réservée en vue d'une phase d'aménagement future.

Pendant la révision du Plan au milieu des années 1980, on a examiné de nouveau le besoin de terrains urbains supplémentaires et le meilleur emplacement de ces terrains. On a conclu que le concept initial, c'est-à-dire avoir trois centres urbains d'une superficie à peu près égale à l'extérieur de la ceinture de verdure, était sain, et que la superficie de la zone urbaine, telle que désignée dans le Plan de 1974, serait suffisante pour répondre aux besoins fonciers projetés, au moins jusqu'en l'an 2001.

Le choix de trois centres d'aménagement d'une population égale à l'extérieur de la ceinture de verdure, plutôt que d'un plus petit nombre de centres plus gros ou d'un plus grand nombre de centres plus petits, découle de l'examen de plusieurs facteurs.

En limitant le nombre de centres, il est possible d'atteindre plus rapidement un nombre plus élevé d'habitants à chaque emplacement, augmentant ainsi la probabilité que chaque centre offre une gamme relativement complète de types de logements, d'occasions d'emploi, de centres commerciaux, d'installations communautaires et de services. La proximité de ces avantages accroît le degré de commodité pour les résidents de chaque collectivité, réduisant ainsi la nécessité de se déplacer et le besoin de services de transport. Le nombre moins grand de centres limite le nombre de corridors où des composan-

tes importantes de l'infrastructure publique doivent être étendues et réduit l'engagement de fonds publics. Ces points semblent indiquer qu'il est préférable de favoriser l'aménagement d'un petit nombre de centres urbains.

Les avantages de la répartition de l'aménagement dans de nombreux endroits à la périphérie de la ceinture de verdure font contre-poids à ces arguments. Premièrement, on tirerait le meilleur parti de la capacité existante des routes principales, retardant ainsi les dépenses pour les nouveaux équipements. Le réseau routier prend la forme des rayons d'une roue ayant la zone centrale à son centre. En répartissant l'aménagement dans plusieurs centres, on assure une circulation routière plus égale sur chaque "rayon de la roue". De plus, en encourageant l'aménagement dans plusieurs collectivités à la périphérie de la ceinture de verdure, il est possible de détourner la circulation entre certaines destinations sur des routes qui évitent la zone centrale, réduisant ainsi l'encombrement dans la zone intérieure. Deuxièmement, il est théoriquement possible qu'en favorisant des aménagements moins importants dans de nombreux centres, on puisse utiliser les terrains comportant des avantages naturels pour l'aménagement et éviter les zones ayant un potentiel en ressources naturelles ou une importance écologique. Ces points font penser qu'il serait préférable d'avoir de nombreux centres urbains.

D'autres facteurs à prendre en compte sont l'importance des aménagements prévus et l'aptitude de la Région à financer l'infrastructure requise.

Un nouvel examen de plusieurs options en matière d'aménagement a confirmé que, dans l'ensemble, on obtient les plus grands avantages en limitant l'aménagement à la zone à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure et à trois centres urbains, d'une population à peu près égale, à sa périphérie. Il faudrait planifier environ 33 000 logements (abritant 100 000 personnes) dans chaque centre une fois aménagé, et chacun devrait être intégré à la zone urbaine principale à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure par l'extension des services d'adduction d'eau et d'égouts des réseaux centraux et par l'aménagement de routes principales et de services de transport en commun.

En n'ayant que trois centres, on répartit les déplacements et crée des centres d'une population suffisante pour soutenir une large gamme d'emplois, de centres commerciaux, de sevices et d'installations communautaires. Cela a aussi l'avantage de limiter le nombre de corridors où il faut étendre les principaux services. Malheureusement, en choisissant cette option, on limite la mesure dans laquelle on peut éviter d'empiéter sur les bonnes terres agricoles qui dominent dans la zone attenante à la ceinture de verdure.

Ce Plan directeur confirme l'emplacement et l'étendue des trois centres urbains, d'abord établis dans le Plan de 1974, soit : une zone d'environ 3 400 hectares située juste à l'ouest de la ceinture de verdure, dans la ville de Kanata; une zone d'environ 3 400 hectares située juste à l'est de la ceinture de verdure, dont le centre est plus ou moins à la limite de la ville de Gloucester et du canton de Cumberland; et une zone d'environ 3 400 hectares située à proximité de la rivière Rideau, juste au sud de la ceinture de verdure, partagée entre les villes de Nepean et de Gloucester.

Généralement, on appelle les centres d'aménagement à l'ouest et à l'est les centres urbains de Kanata et d'Orléans, respectivement. La partie de Nepean du centre au sud est généralement appelée Barrhaven, alors que la partie de Gloucester n'avait pas de nom au moment de l'adoption de ce Plan.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

4. Limiter le nombre de centres urbains à trois, situés à l'ouest, à l'est et au sud de la ceinture de verdure.

2.1.4 Les phases d'aménagement des zones urbaines

Le Plan de 1974 divisait l'aménagement des zones urbaines en deux phases. Les terrains désignés pour la première phase comprenaient tous les terrains situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, tous les terrains désignés à Kanata et à Orléans, ainsi qu'une petite partie du centre urbain sud. Le reste des terrains du centre urbain sud ont été désignés pour une deuxième phase. Le Plan approuvait l'aménagement immédiat des terrains désignés pour la première phase, sous réserve de l'installation des conduites principales d'eau et d'égouts.

Entre le milieu des années 1970 et le milieu des années 1980, l'aménagement résidentiel a été réparti de façon inégale. En effet, plus de la moitié de tous les logements ayant été construits sur des terrains urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure étaient situés à Orléans, environ le quart à Kanata et 20 % à Barrhaven. En 1986, les terrains résidentiels vacants à l'extérieur de la ceinture de verdure étaient aussi répartis de façon inégale, environ 36 % étant situés à Orléans, 57 % à Kanata et 7 % seulement à Barrhaven.

Par suite de la répartition inégale de l'aménagement, la circulation engendrée par le centre urbain d'Orléans avait, au milieu des années 1980, dépassé la capacité des routes aux heures de pointe. Des encombrements semblables, quoique beaucoup moins graves, se produisaient aussi sur les routes desservant Kanata. Par contre, une capacité excédentaire considérable demeurait sur les routes principales desservant la partie de Nepean du centre urbain sud.

En augmentant la quantité des terrains désignés pour la première phase dans le centre urbain sud, on assurera un meilleur équilibre des occasions d'aménagement dans les trois centres urbains. L'aug-

mentation des possibilités d'aménagement dans le sud aidera à ralentir l'aggravation du problème d'encombrement de la circulation sur les routes principales est-ouest.

Pour tirer parti de la capacité excédentaire des routes, il faudrait encourager l'aménagement dans la partie de Nepean du centre urbain sud, plutôt que dans la partie de Gloucester. L'expansion vers l'extérieur de la collectivité de Barrhaven donnera aussi l'occasion d'équilibrer les aménagements résidentiels existants avec certains aménagements industriels pour créer des emplois locaux.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

5. **Adopter une politique d'aménagement par phases pour les zones urbaines qui mette en balance l'installation ordonnée et économique de l'infrastructure et le besoin d'une quantité suffisante de terrains résidentiels desservis par les conduites principales d'eau et d'égouts.**

2.1.5 Structure des zones urbaines

La structure interne d'une zone urbaine est déterminée par les rapports entre les utilisations des terrains, et entre ces dernières et le réseau de transport. À l'exception des terrains dont l'aménagement n'est pas proposé (notamment, la ceinture de verdure, dont il est question à la section 3.5, et les terrains à proximité des principales rivières, faisant l'objet de la Partie 8), les principaux intérêts régionaux concernent le rapport entre les zones où les gens habitent et celles où ils travaillent, la densité d'aménagement, l'offre d'un choix de catégories de logements et la fourniture de services et d'installations.

Il est dans l'intention du Conseil que les résidents des centres urbains jouissent de tous les avantages attendus de la vie en milieu urbain. Les avantages comprennent l'accès commode à une gamme d'emplois et aux centres commerciaux, aux installations communautaires et aux services, ainsi qu'un chiox de catégories de logements.

L'emplacement des emplois par rapport aux logements est important puisque, dans une très grande mesure, la nécessité d'écouler la circulation rattachée au travail dicte les exigences globales du réseau de transport régional.

Bien qu'on reconnaisse que le nombre d'emplois dépassera toujours le nombre de logements dans la zone centrale (comme le montre la figure 2), à l'extérieur de cette zone, il importe que les emplois soient répartis plus ou moins proportionnellement à la population active. Cela réduit la durée des déplacements de ceux qui choisissent de vivre à proximité de leur emploi. En outre, en situant les grands centres d'emplois à des endroits bien desservis par les transports en commun, on rend les déplacements plus commodes pour les personnes qui n'ont pas accès à une voiture particulière ou qui choisissent de ne pas s'en servir.

Puisqu'une grande partie des terrains situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure sont déjà aménagés ou le seront à l'avenir, les principales occasions d'influer sur le rapport entre les emplois, les logements et le réseau de transport se situent dans trois domaines.

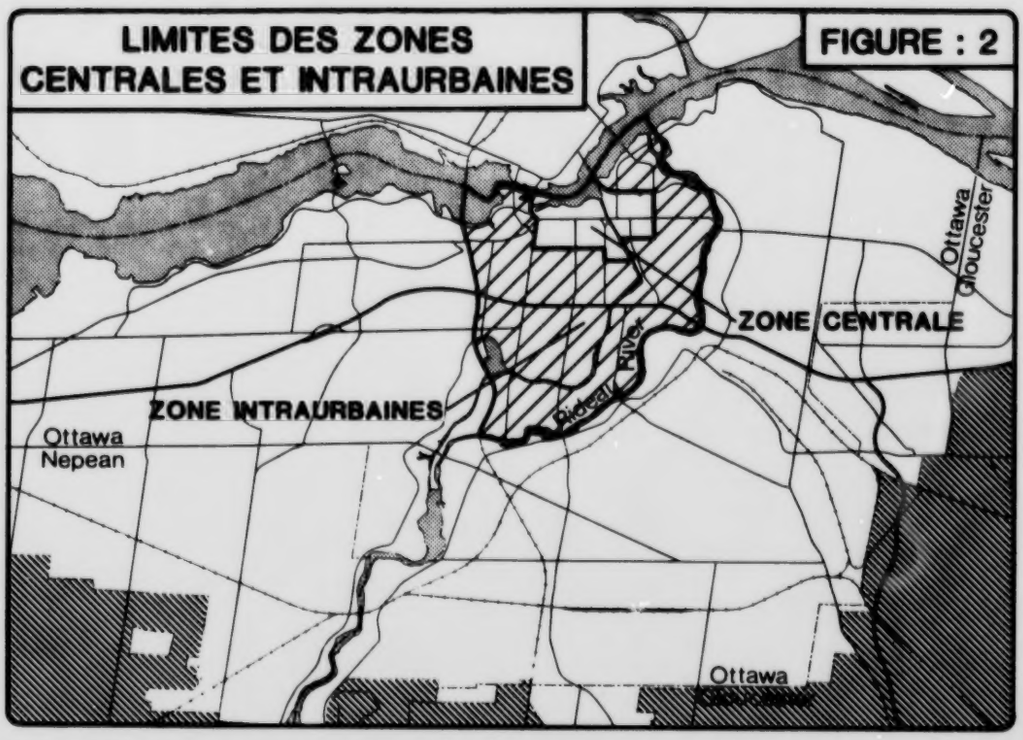
Premièrement, dans les zones centrale et intraurbaine où l'on procède au réaménagement, il est souhaitable que le nombre d'emplois ne dépasse pas la capacité des équipements routiers et de transport en commun désignés dans le présent Plan. En 1986, on estimait qu'une zone centrale offrant environ 100 000 emplois pourrait être desservie par le réseau de transport actuel et les améliorations prévues de ce réseau. On ne prévoit pas avoir atteint ce nombre d'emplois en l'an 2001. Dans la zone intraurbaine qui entoure la zone centrale, il est souhaitable d'encourager la croissance démographique par d'autres aménagements résidentiels, afin qu'un plus grand nombre de personnes puissent profiter des courts trajets vers le lieu de travail que permet la concentration d'emplois dans les zones centrale et intraurbaine.

Deuxièmement, il importe qu'on favorise la concentration considérable d'emplois aux endroits bien desservis par le transport en commun, notamment à certaines stations du réseau de transport en commun rapide. Les centres d'emplois à ces endroits seront accessibles pour les usagers du transport en commun. Un niveau élevé d'utilisation des transports en commun entraînera à son tour des niveaux élevés de service de transport en commun dans toute la zone urbaine, ce qui augmentera leur commodité pour un plus grand nombre de personnes.

Troisièmement, il faudrait que les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure atteignent un niveau d'emploi qui soit lié au nombre de personnes qui y vivent. Cela permettra à certaines personnes d'habiter près de leur lieu de travail, et à d'autres, de faire la navette en sens inverse du grand courant de la circulation. Par conséquent, le Plan encourage des niveaux considérables d'emploi dans chacun de ces centres.

Bien que l'aménagement à certains endroits, comme dans les centres urbains et à proximité des stations de couloirs de transport en commun, présente des avantages certains, le Conseil reconnaît que cet aménagement doit s'appuyer sur une infrastructure d'une capacité suffisante, faute de quoi il aura aussi des influences néfastes. Par exemple, il y aura encombrement de la circulation si la croissance du nombre d'emplois à un endroit particulier entraîne le dépassement de la capacité des réseaux routiers et de transport en commun.

Enfin, l'installation de l'infrastructure est le principal moyen dont la Région dispose pour influer sur les modalités et le moment de l'aménagement. Par exemple, il est improbable que le nombre d'emplois augmente dans les centres urbains avant que les services d'eau et d'égouts soient installés sur les terrains réservés aux fins d'emploi, et qu'il y ait un service de transport convenable.



En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

6. **Permettre l'aménagement de zones urbaines offrant chacune un choix de catégories de logements, une diversité d'emplois et une gamme complète de services et d'équipements urbains.**

7. **Arriver à une répartition des emplois dans la zone urbaine, autre que dans la zone centrale, qui soit à peu près proportionnelle à la répartition des ménages.**

8. **Accroître la proportion de tous les emplois dans la zone urbaine qui sont situés à proximité 30 de stations de couloirs de transport en commun (y compris dans la zone centrale).**

9. **Permettre un niveau d'aménagement qui ne dépasse pas la capacité prévue du réseau de transport et des autres services régionaux.**

2.1.6 Stratégie d'installation des services

La Région influe sur l'emplacement, le moment et l'envergure de l'aménagement en installant l'infrastructure dont elle est responsable. Dans les zones urbaines, les services municipaux d'eau et d'égouts sont essentiels à l'aménagement et leur installation sert souvent de catalyste de l'aménagement à des endroits particuliers.

La Région installe des conduites principales d'eau et d'égouts d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins pendant peut-être 50 ans, parce qu'il est difficile et coûteux d'accroître la capacité progressivement pour répondre à la demande au fur et à mesure qu'elle s'accroît. Par contre, les améliorations aux routes principales et aux services de transport en commun sont habituellement apportées après l'aménagement et, dans ce cas, il est souvent possible d'améliorer progressivement ces services pour répondre à la demande croissante (p. ex., en ajoutant une voie à une route).

Éventuellement, toute la zone urbaine, telle que désignée dans ce Plan, sera desservie par les installations centrales d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes, par l'extension progresive des conduites principales d'eau et des réseaux d'égouts collecteurs. Toutefois, il ne sera pas possible d'étendre simultanément les conduites principales d'eau et d'égouts à tous les terrains désignés comme zones urbaines. Le coût de l'amélioration du centre de dépollution du ruisseau Green et des usines de purification de Britannia et de l'île Lemieux limitera les fonds disponibles pour les extensions de services.

Dans la zone urbaine, il est souhaitable d'étendre progressivement les conduites principales d'eau et d'égouts afin que la quantité de terrains résidentiels viabilisés à l'échelle régionale corresponde à une offre d'environ dix ans. Cet objectif a été fixé après un examen de l'offre de terrains résidentiels

dans des zones urbaines de toutes les régions du Canada. Tout au long des années 1980, l'offre de terrains résidentiels viabilisés dans les régions métropolitaines canadiennes représentait en moyenne une demande projetée de dix ans.

La viabilisation des terrains industriels et des emplacements de concentration d'emplois est aussi importante. La disponibilité de services d'adduction d'eau et d'égouts ayant des capacités suffisantes est essentielle à la réalisation des objectifs d'emploi de ce Plan, et l'aménagement de ces services est une façon tangible par laquelle le Conseil peut aider à l'atteinte de ces objectifs.

Il ne convient pas d'inclure dans ce Plan un calendrier détaillé d'installation des services pour la zone urbaine. De nombreux facteurs peuvent retarder ou avancer le besoin de réaliser des projets particuliers. Il est préférable d'examiner et d'établir ces détails chaque année lorsque le Conseil revoit son programme de dépenses d'investissement. Toutefois, comme principe général, le Conseil veut s'assurer que l'aménagement des services d'adduction d'eau et d'égouts procède d'une façon logique, en faisant le meilleur usage possible des capacités existantes dans l'ensemble du réseau, afin d'assurer une offre suffisante de terrains viabilisés. Le Conseil accordera la première priorité à la réalisation d'ouvrages pour terminer en grande partie la viabilisation des centres urbains de Kanata et d'Orléans avant l'extension des services principaux à la zone du centre urbain sud.

L'aménagement de services dans la zone rurale pourrait être nécessaire dans certaines circonstances, soit lorsque la sécurité de la population est compromise par des réseaux d'égout privés défectueux ou par la contamination de puits privés. Dans de telles circonstances, on pourra aménager des services municipaux d'eau ou d'égouts, soit sous forme d'extensions des réseaux centraux ou de réseaux collectifs. Toutefois, en règle générale, on n'aménagera pas de services aux fins de permettre des aménagements supplémentaires au-delà des limites de la zone urbaine. L'installation de services pour les aménagements ruraux pourrait nuire à l'installation de services dans les zones urbaines désignées en détournant les fonds disponibles, ce qui retarderait l'aménagement complet des centres urbains et nuirait à l'atteinte des objectifs de ce Plan.

On trouvera à la partie 10 de ce Plan les politiques en matière d'aménagement de services.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

10. **Installer dans les zones urbaines des services d'adduction d'eau et d'égouts qui appuient la structure d'aménagement désirée et qui lui sont adaptés.**

11. **Étendre les conduites principales d'eau et les réseaux d'égouts collecteurs à la zone urbaine de façon qu'un parc de terrains résidentiels suffisant pour répondre aux besoins de toute la Région pendant au moins 10 ans soit muni des principaux services.**

2.1.7 Stratégie de transport

Une des responsabilités régionales les plus importantes est la planification, la construction et l'exploitation d'un réseau complet de routes principales et d'équipements de transport en commun complémentaires. Les facteurs qui influent sur la stratégie de transport de la Région comprennent les projections de croissance du nombre des déplacements se fondant sur la structure souhaitée de l'aménagement urbain, et les buts liés à la sécurité, à l'efficience, à l'économie d'énergie et à la réduction au minimum des dommages causés à l'environnement.

La croissance démographique et économique entraînera une augmentation du nombre quotidien de déplacements des résidents d'Ottawa-Carleton. La structure de la croissance dans la région de l'Outaouais aura aussi une influence. On prévoit qu'après le tournant du siècle, un total d'environ 2,7 millions de déplacements à toutes fins se feront dans la Région de la Capitale nationale pendant une période de 24 heures, à comparer à environ 1,8 million de déplacements en 1981 et à 1,2 million en 1971.

Entre 1971 et 1981, le nombre de déplacements dans Ottawa-Carleton a augmenté de 55 %, et le nombre de ménages, de 45 %. Le nombre de résidents n'a augmenté que de 16 %, ce qui fait ressortir le lien étroit entre la croissance du nombre de ménages et l'augmentation du nombre de déplacements. Pendant la période sur laquelle porte ce Plan, on s'attend que le taux de croissance des déplacements diminue en même temps que le taux de croissance des ménages.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le rapport entre l'emplacement des logements et celui des emplois exerce une influence importante sur le réseau de transport. Le fait de restreindre la plupart des nouveaux aménagements à un petit nombre de zones urbaines améliorera l'accessibilité aux emplois, aux services et aux équipements communautaires, et limitera les dépenses pour le réseau de transport.

Un but central de cette stratégie d'aménagement est d'encourager la création d'un nombre considérable d'emplois dans trois centres urbains situés à l'extérieur de la ceinture de verdure, où l'on s'attend qu'environ la moitié des nouveaux logements urbains seront construits. On pourra réduire le besoin d'équipements de transport supplémentaires si les résidents de ces centres urbains y travaillent aussi. Un autre avantage de cette façon d'aborder la localisation des emplois est la possibilité d'utiliser de façon plus efficiente les équipements de transport desservant ces centres urbains, par suite des déplacements rattachés au travail qui se feraient en sens inverse des grands courants de la circulation aux heures de pointe. De même, la croissance démographique réalisée grâce à la construction de logements

près des centres d'emploi dans les zones centrale et intraurbaine réduira l'encombrement dans ces zones.

Le présent Plan vise aussi à encourager la localisation d'une proportion élevée des nouveaux emplois de la Région dans de grands centres d'emploi situés à proximité de certaines stations des couloirs de transport en commun. On pourra ainsi assurer à la population active un niveau de service de transport en commun beaucoup plus élevé que si ces mêmes emplois étaient dispersés dans de petits centres répartis dans toute la zone urbaine. Cela améliorera aussi l'efficience du réseau de transport et aidera à assurer que la proportion des déplacements régionaux effectués par transport en commun demeure élevée. La réalisation de cette répartition des emplois exigera une collaboration étroite avec les municipalités locales et le secteur privé.

Les routes principales et le transport en commun ont des rôles différents qui sont liés à leur aptitude à assurer un service de transport efficace. Par suite de la diversité des types et des caractéristiques des déplacements, il est impossible de dépendre entièrement de l'un ou l'autre mode. Le transport en commun jouera un rôle plus important pour desservir la zone centrale et les centres d'emplois le long des couloirs de transport en commun. De plus, le transport en commun répond particulièrement bien aux besoins de transport des jeunes, des personnes âgées et des personnes qui ne sont pas en mesure de conduire une voiture particulière ou qui choisissent de ne pas le faire. Dans d'autres situations, les routes jouent un rôle aussi important, sinon plus. Par exemple, il faut un bon réseau régional de routes pour permettre les déplacements dans toute la région rurale et le transport par camion dans toute la région d'Ottawa-Carleton.

Dans le passé, la Région a relevé les défis de l'aménagement d'un réseau de transport efficient en accordant une grande importance à l'amélioration des transports en commun. Des directives spécifiques sur la part des déplacements assurés par le transport en commun dans les principaux corridors ont servi à élaborer la politique en matière de transport en commun. Entre 1975 et 1986, environ le tiers de la croissance du nombre total de déplacements et la quasi-totalité de l'augmentation des déplacements vers la zone centrale ont été absorbés par une utilisation accrue des transports en commun. Pendant cette période, on n'a pas beaucoup amélioré le réseau routier, en grande partie parce que les transports en commun ont attiré plus de passagers. De fait, en 1986, un moins grand nombre d'automobiles quittaient la zone centrale pendant les heures de pointe de l'après-midi que ce n'était le cas en 1975. Il est révélateur que la part des déplacements assurés par les transports en commun à Ottawa-Carleton soit une des plus élevées de toutes les régions urbaines de l'Amérique du Nord.

Il est improbable que les transports en commun continuent de connaître de fortes augmentations de leur part de l'ensemble du marché régional des déplacements, même s'il ne fait aucun doute que le nombre réel d'usagers augmentera considérablement. Les transports en commun ont déjà accompli tout ce dont on peut s'attendre d'eux en desservant leur marché le plus productif, soit la zone centrale. La seule augmentation future considérable de la part des déplacements régionaux assurés par les transports en commun se produira probablement dans les couloirs de transport en commun qui desservent les centres d'emploi situés à proximité de ces voies et dans les trois centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Entre 1975 et 1986, on a pu absorber la croissance de la circulation privée et commerciale sans augmentation significative de la capacité du réseau routier régional. Contrairement à la situation au début des années 1970, de nombreux tronçons importants du réseau routier étaient, en 1986, utilisés à la limite de leur capacité, ou presque.

La stratégie d'aménagement souhaitée et l'extension continue du réseau de couloirs de transport en commun continuera de raffermir le rôle des transports en commun, mais c'est le réseau routier qui absorbera la plus grande partie de la croissance future des déplacements. Par conséquent, ce Plan met l'accent sur l'extension continue du réseau de transport en commun ainsi que sur l'aménagement d'améliorations importantes du réseau routier régional pour remédier aux insuffisances existantes et pour absorber la croissance prévue du nombre de déplacements.

Un des principaux problèmes de circulation est le grave encombrement à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure que provoque la concentration d'un grand nombre de mouvements est-ouest dans le couloir du Queensway. La politique qui consiste à encourager la localisation d'une partie de la croissance démographique et de l'emploi dans un centre urbain sud aidera considérablement à réduire les pressions croissantes sur cet axe. Toutefois, au fur et à mesure que l'aménagement des trois centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure se poursuivra, il faudra apporter des améliorations progressives au réseau routier desservant ces collectivités.

Les caractéristiques importantes du réseau routier régional dans ce Plan (on trouvera une description plus complète de ce réseau dans la partie 11) comprennent les améliorations requises dans les trois corridors radiaux desservant les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure, l'accès amélioré à la zone centrale, les équipements de détournement pour atténuer les problèmes d'encombrement dans le couloir du Queensway et la construction des voies de liaison manquantes du réseau routier régional existant.

Le présent Plan indique aussi les autoroutes provinciales, le réseau fédéral de promenades et les ponts sur la rivière des Outaouais. On suppose qu'il y aura des extensions et des améliorations du ré-

seau d'autoroutes provinciales. Selon l'analyse de la circulation entreprise pendant l'établissement de ce Plan, il faudra apporter des améliorations aux réseaux routiers régionaux desservant les ponts actuels sur la rivière des Outaouais pour soutenir la circulation accrue entre Ottawa-Carleton et la région de l'Outaouais pendant la période sur laquelle porte ce Plan. Il se peut, selon la croissance réelle de la circulation, qu'il ne soit pas nécessaire de construire de nouveaux ponts sur la rivière des Outaouais pendant la période touchée par ce Plan. Toutefois, la Région participe avec d'autres niveaux de gouvernement à une étude plus détaillée pour évaluer le besoin et les emplacements possibles d'autres ponts sur la rivière des Outaouais.

Après l'an 2001, il faudra peut-être envisager la construction d'une route principale reliant les autoroutes 416 et 417 au sud de la ceinture de verdure. Dans le cadre de la planification du centre urbain sud, il faudra envisager de réserver un couloir pour cette voie de liaison future.

Tel qu'indiqué dans la Partie 11, ce Plan prévoit l'achèvement du réseau de couloirs de transport en commun de 31 km et son extension jusqu'à Kanata, Orléans, le centre urbain sud et South Keys. Le Conseil a l'intention d'entreprendre très tôt l'aménagement des stations dans les centre-villes d'Orléans, de Kanata et du centre urbain sud afin de favoriser la croissance de l'emploi et l'intégration des stations aux aménagements qu'on planifie dans ces centres urbains.

Pour la période ultérieure à celle visée par ce Plan, le Conseil envisage plusieurs autres couloirs de transport en commun qui pourraient être nécessaires pour absorber la croissance future des déplacements régionaux, assurer un service plus direct à un grand nombre d'usagers, supprimer les déplacements de transit dans la zone centrale et améliorer le service de transport en commun reliant les deux rives de la rivière des Outaouais.

On trouvera dans la partie 11 de ce Plan les objectifs et politiques concernant les transports, ainsi qu'une description plus détaillée des nouveaux équipements requis.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

12. Aménager un réseau de transport intégré, composé de réseaux complémentaires de transport en commun et routier, qui appuie la structure d'aménagement souhaitée et lui soit adapté.

2.2 POLITIQUES

Les liens étroits entre un grand nombre des objectifs ci-dessus font en sorte qu'un petit nombre de politiques sont essentielles à la mise en oeuvre de la stratégie régionale d'aménagement décrite dans ce Plan. Les politiques précisées ailleurs dans ce Plan appuient la stratégie régionale d'aménagement.

Les objectifs ci-dessus démontrent la nécessité d'établir trois centres urbains à l'ouest, à l'est et au sud de la ceinture de verdure, et d'atteindre un équilibre entre une offre suffisante de terrains viabilisés et l'installation ordonnée et économique de l'infrastructure. Pour atteindre ces objectifs, on a désigné comme zone urbaine à l'annexe A tous les terrains à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, et les trois centres urbains.

On a déjà établi des plans détaillés pour la zone urbaine située à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, à Kanata, à Orléans, et dans la partie de Barrhaven du centre urbain sud. Leur structure urbaine interne est indiquée de façon schématique par la désignation de zones spécifiques à l'annexe B. Le reste du centre urbain sud est désigné centre urbain sud à l'annexe B. Les municipalités locales entreprendront des études pour déterminer la structure interne du centre urbain sud. Ces études se solderont par un amendement du présent Plan pour désigner des zones spécifiques à l'annexe B, établir un réseau routier régional et fixer des limites précises à la zone urbaine sur l'annexe A. Les limites conceptuelles du centre urbain sud à l'annexe A englobent une superficie de terrains considérablement plus grande que la superficie nécessaire prévue d'environ 3 400 hectares.

Pour atteindre les objectifs régionaux relatifs aux diverses catégories de logements, à la diversité des emplois et à une gamme complète de services urbains, une politique ci-après établit des niveaux minimaux et maximaux de ménages et d'emplois pour les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure. On établit des niveaux maximaux afin qu'aucun centre ne dépasse la capacité des services de transport et des autres services régionaux qu'on se propose de fournir; on établit des niveaux minimaux pour favoriser la construction de diverses catégories de logements, la diversification des emplois et l'aménagement d'une gamme de services urbains dans chaque centre, et pour assurer la bonne utilisation des investissements en services et en équipements.

On a étendu les services régionaux d'eau et d'égouts des systèmes centraux jusqu'à Stittsville et on a prévu une expansion considérable de l'agglomération en désignant des terrains à aménager. La taille éventuelle de Stittsville et son aptitude à appuyer une gamme de catégories de logements et d'utilisations industrielles et commerciales lui donnent certaines caractéristiques d'une zone urbaine. La stratégie d'aménagement de ce Plan rejette explicitement la création de petits centres urbains en faveur d'un moins grand nombre de centres plus grands. Par l'adoption des politiques à la partie 10 de ce Plan, le Conseil vise à s'assurer que ce changement de zone rurale à zone urbaine ne se produira pas ailleurs sans un amendement au Plan. Toutefois, la politique ci-après reconnaît Stittsville comme zone urbaine. Toute extension des canalisations municipales à l'extérieur de la zone urbaine exigera un amendement au présent Plan.

Enfin, la Région reconnaît que l'aménagement de services de transport et d'autres services régionaux est un facteur important pour établir la mesure dans laquelle sont atteints les objectifs relatifs à la répartition des emplois. Par conséquent, l'aménagement de services de transport et d'autres services régionaux dans les zones désignées aux fins d'emploi est une priorité.

En résumé :

1. **Les zones suivantes sont désignées <zone urbaine> sur l'annexe A :**
   a) **tous les terrains à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure, ainsi que Blackburn Hamlet et Bells Corners,**
   b) **un centre urbain d'environ 3 400 hectares à l'ouest de la ceinture de verdure (Kanata),**
   c) **un centre urbain d'environ 3 400 hectares à l'est de la ceinture de verdure (Orléans),**
   d) **un centre urbain d'environ 3 400 hectares au sud de la ceinture de verdure (centre urbain sud, qui comprend Barrhaven),**
   e) **environ 1 200 hectares à Stittsville.**
   f) **environ 500 hectares à Leitrim.**
2. **Les terrains désignés zone urbaine et Leitrim sur l'annexe A sont approuvés pour aménagement immédiat, sous réserve des politiques énoncées ailleurs dans ce Plan.**
3. **Les terrains désignés centre urbain sud sur l'annexe B peuvent être aménagés à des fins urbaines, sous réserve de l'approbation d'un amendement à ce Plan qui établira des politiques aussi détaillées que les politiques s'appliquant au centre urbain de Kanata et d'Orléans; cet amendement sera suivi par des amendements aux plans directeurs de Nepean et Gloucester.**
4. **Avant d'approuver l'amendement prévu à la politique 3, le Conseil pourra adopter un amendement au plan directeur local pour permettre la viabilisation et l'aménagement de la phase initiale du centre urbain sud, à proximité de Barrhaven, pourvu que l'emplacement et la taille de cette phase ne nuisent pas aux projets régionaux et qu'ils se conforment à la politique 1 de la section 10.1.2.**
5. **Les municipalités locales prévoieront l'utilisation des terrains et des politiques d'aménagement dans leur plan directeur local afin d'accueillir les nombres suivants de logements et d'emplois dans les centres urbains et Stittsville :**

		Logements	Emplois
Centre urbain			
Kanata	- minimum	25 000	30 000
	- maximum	35 000	43 000
Orléans	- minimum	25 000	30 000
	- maximum	33 000	43 000
Centre urbain sud			
Nepean	- minimum	18 000	20 000
	- maximum	22 000	29 000
Gloucester	- minimum	7 000	10 000
	- maximum	11 000	14 000
Autres			
Stittsville	- maximum	6 000	7 000
Leitrim	- maximum	3 200	4 000

6. **Seules les extensions des conduites municipales aux zones urbaines indiquées à la politique 2 ci-dessus et aux zones rurales prévues à l'annexe H de ce Plan seront permises.**
7. **Le Conseil aménagera en priorité des réseaux de transport et d'autres services régionaux suffisants pour desservir les emplacements désignés aux fins d'emploi.**
8. **Le Conseil évaluera chaque année, lors de l'étude de son programme d'investissement quinquennal, la quantité de terrains résidentiels desservis par les conduites principales d'eau et les égouts collecteurs en fonction de son objectif qui consiste à maintenir une offre de ces terrains suffisante pour dix ans.**
9. **Le Conseil ne doit pas engager de dépenses pour la construction de conduites d'eau principales, d'égouts, de routes ou de corridors de transport en commun destinés à**

l'aménagement de Leitrim, ou de la partie du lot 22 des concessions IX, X et XI et de la partie du lot 26 de la concession XII du canton de Goulbourn (Stittsville).

10. **Le Conseil permettra une densification légère des aménagements résidentiels désignés sur les plans directeurs locaux et mentionnés dans les règlements de zonage en vigueur au moment de l'adoption du Plan directeur si on lui prouve qu'en approuvant une telle densification il ne nuira en rien à l'étude exigée à la politique 3 ci-dessus.**

PARTIE 3 : LA ZONE URBAINE

3.0 INTRODUCTION

La présente partie contient les politiques pour l'aménagement de la zone urbaine désignée à l'annexe A, et de la ceinture de verdure qui la structure. On a établi des politiques pour un certain nombre de zones à l'intérieur de la zone urbaine, qui sont désignées à l'annexe B. Ces zones comprennent : les zones d'emploi, les centres commerciaux, les installations communautaires importantes et la zone urbaine générale.

3.1 ZONES D'EMPLOI

3.1.1 Introduction

L'activité écononomique, et notamment la création d'emplois, est le fondement de la croissance régionale. Le rôle premier de la Région est de prévoir dans sa planification les moyens d'accueillir les niveaux et les genres d'activité économique prévus. Le but qui consiste à "offrir une quantité et une diversité de logements et d'emplois suffisantes pour répondre aux besoins de la population projetée" traduit, dans une certaine mesure, cet intérêt.

Ce ne sont pas tous les emplacements qui conviennent pour les emplois. Une condition essentielle est leur accessibilité, qui est déterminée surtout en fonction de leur proximité du réseau régional de routes et de transport en commun. Il est financièrement impossible d'assurer un degré élevé d'accessibilité à un nombre indéfini d'emplacements. Pour assurer un accès commode, il doit y avoir un lien étroit entre la répartition des grands centres d'emploi et le réseau de transport régional prévu. L'intérêt que la Région accorde à la répartition de l'emploi est aussi manifeste dans le but qui consiste à "créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations...".

La zone centrale a un rôle particulier à jouer comme principal pôle d'attraction de tous les résidents de la Région. L'aménagement de foyers communautaires plus petits à certains endroits dans la zone urbaine permet d'assurer un accès commode à un éventail plus large de biens et de services, et d'économiser l'énergie, en réduisant le nombre et la longueur des déplacements et en appuyant l'utilisation accrue des services de transport en commun.

L'aménagement exige des services régionaux. Par conséquent, la Région veut assurer l'équilibre entre le niveau de service et le nombre d'emplois, ce qui comprend la question du calendrier de réalisation, et favoriser une structure d'aménagement qui assure la prestation efficiente des services.

En résumé, les quatre intérêts régionaux pour les zones d'emploi sont les suivants :

1. **Le nombre d'emplois à Ottawa-Carleton.**
2. **La répartition de ces emplois.**
3. **La zone centrale et les autres centres d'emploi.**
4. **La prestation de services de transport et d'autres services régionaux.**

3.1.2 Objectifs pour les zones d'emploi

Sauf en faisant valoir aux employeurs qu'Ottawa-Carleton est un bon endroit où implanter leurs entreprises, le Conseil a peu d'occasions d'influencer le taux de croissance dans la Région. Le présent Plan part du principe suivant, à savoir qu'il faut prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux besoins que suscitera le niveau de croissance de l'emploi le plus élevé auquel il est raisonnable de s'attendre. Cela obligera à prévoir divers emplacements pour différents genres d'emplois. Le Plan désigne des zones d'emploi qui absorberont environ 80 % de la croissance de l'emploi en milieu urbain. On s'attend que les 20 % restants soient répartis dans toute la région urbaine, dans des secteurs d'activité comme les écoles et les centres commerciaux de quartier, ou dans les installations communautaires importantes comme les hôpitaux et les universités.

Il importe que les zones d'emploi désignées soient visibles, d'accès facile par route et transport en commun et convenablement desservies par d'autres services régionaux. Le plus grand nombre possible de personnes doivent pouvoir accéder facilement aux emplois. Les stations des couloirs de transport en commun sont les emplacements les plus accessibles par transport en commun. En 1981, 32 % des emplois dans la zone urbaine étaient situés à des stations existantes et proposées des couloirs de transport en commun et dans la zone centrale. En augmentant cette proportion, on accroîtra l'accessibilité aux emplois.

En prévoyant plusieurs utilisations différentes dans les zones d'emploi désignées, on créera des occasions pour l'appui mutuel des utilisations, le regroupement de diverses activités pour les rendre accessibles au moyen d'un seul déplacement et le partage d'équipements comme le stationnement.

La conception des zones d'emploi doit rendre facile et agréable l'utilisation du transport en commun en prévoyant des réseaux piétons directs et sûrs.

La concentration des emplois près des zones résidentielles permettra à certaines personnes de trouver un emploi près de leur lieu de résidence, et à d'autres, de voyager en sens inverse du grand courant de circulation.

Pour maintenir la facilité d'accès par route et par transport en commun, il faudra équilibrer le nombre d'emplois éventuels et la capacité prévue du réseau de transport. Cela est particulièrement important dans la zone centrale.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Planifier et prévoir des terrains suffisants pour absorber une augmentation de 130 000 emplois d'ici l'an 2001.**
2. **Choisir pour l'emploi des emplacements faciles d'accès par route et transport en commun et convenablement desservis par les autres services régionaux.**
3. **Accroître la proportion de tous les emplois dans la zone urbaine qui sont situés à proximité de stations des couloirs de transport en commun (y compris dans la zone centrale).**
4. **Maintenir la zone centrale comme principal pôle d'attraction d'Ottawa-Carleton et de la Capitale nationale.**
5. **Réaliser des aménagements de haute densité et à utilisations mixtes à certaines stations choisies des couloirs de transport en commun.**
6. **Accroître les occasions d'utiliser les transports en commun lors de la conception des zones d'emploi.**
7. **Arriver à une répartition des emplois, autre que dans la zone centrale, qui soit à peu près proportionnelle à la répartition des ménages dans la zone urbaine.**
8. **Veiller à ce que le nombre d'emplois à accueillir dans une zone d'emploi désignée ne dépasse pas la capacité prévue du réseau de transport et des autres services régionaux.**

3.1.3 Politiques pour les zones d'emploi

Afin d'atteindre les objectifs du Conseil, le Plan désigne quatre genres de zones d'emplois et prévoit des politiques pour chacun. Il s'agit de la zone centrale, des centres d'emploi primaires, des centres d'emploi secondaires et des zones d'emploi à faible densité. On trouvera à la section 3.4 les politiques relatives aux zones d'emploi dans les zones portant la désignation Zone urbaine générale.

3.1.3.1 Zone centrale

La zone centrale, telle que délimitée à l'annexe B, est et doit demeurer le principal centre commercial et d'affaires, le siège principal du gouvernement et le foyer des activités culturelles et récréatives d'Ottawa-Carleton. Pour lui conserver ce rôle, il faut s'attacher davantage à répondre aux besoins des piétons et à la rendre plus attrayante. Une augmentation des aménagements résidentiels serait aussi souhaitable.

Plusieurs paliers de gouvernement influent sur le développement de la zone centrale. Le gouvernement fédéral est à la fois un propriétaire foncier et l'organisme d'approbation de certains aménagements. La ville d'Ottawa a compétence en matière de zonage, de réglementation des plans de localisation et de désignation d'édifices historiques. La Région a compétence pour ce qui est de la plupart des routes de la zone centrale et du réseau de transport en commun. Une méthode d'urbanisme convenue par ces intervenants pour la zone centrale servira de guide pour la mise en oeuvre des aspects de l'aménagement qui relèvent de leur mandat.

Les questions qu'il faudra traiter dans le cadre d'une méthode d'urbanisme concertée comprennent : la circulation piétonne, les itinéraires et l'efficience des transports en commun, la structure des déplacements, la suffisance des espaces de stationnement, l'emplacement et la densité de l'aménagement, la création ou l'amélioration de parcours d'honneur et les espaces verts.

En 1981, il y avait environ 67 300 emplois dans la zone centrale. On s'attend que ce chiffre atteigne environ 90 000 en l'an 2001. Cela représente une baisse de la proportion du nombre total d'emplois offerte dans la zone centrale, tendance qui se manifestait déjà pendant la période de 1971 à 1981.

La capacité du réseau de transport desservant la zone centrale est limitée. De nombreux facteurs influent sur le nombre d'emplois possibles dans cette zone, notamment le pourcentage d'employés utilisant le transport en commun, les heures de travail, le taux d'occupation des véhicules et le nombre d'employés qui choisissent de se rendre au travail à pied ou à bicyclette. Le présent Plan prévoit un réseau de transport qui, si l'on se fonde sur des hypothèses raisonnables quant à l'utilisation du transport en commun et à la réalisation d'améliorations des routes pour supprimer les déplacements de transit, peut assurer un service suffisant pour le degré d'aménagement permis par l'arrêté de zonage existant à la date d'adoption du présent Plan. Les amendements au plan directeur local et à l'arrêté de zonage qui augmenteraient la quantité des aménagements permis seront évalués, entre autres choses, en fonction de l'aptitude du réseau de transport à absorber les déplacements supplémentaires engendrés par l'aménagement.

En résumé :

1. **La zone centrale est désignée à l'annexe B.**

2. **La Région élaborera, de concert avec la ville d'Ottawa et le gouvernement fédéral, une méthode de planification urbaine qui orientera l'aménagement futur de la zone centrale.**

3. **Lorsqu'il étudiera les amendements au plan directeur local et aux arrêtés de zonage, le Conseil exigera qu'on démontre que les niveaux d'emploi éventuels dans la zone centrale ne dépasseront pas la capacité du réseau de transport prévu et des autres services régionaux.**

3.1.3.2 Centres d'emploi primaires

Dans ce Plan, nous avons désigné comme centres d'emploi primaires les emplacements situés à proximité de stations des couloirs de transport en commun pouvant soutenir plus de 5 000 emplois dans des aménagements à utilisation mixte de forte densité. Ces emplacements sont très faciles d'accès. On peut leur assurer un service de transport en commun direct de haute qualité à partir des zones avoisinantes et, en raison de leur liaison avec le couloir de transport en commun, ils sont à moins de 40 minutes de la plus grande partie de la zone urbaine. Il est particulièrement important que les centres-villes de Kanata et d'Orléans aux extrémités du réseau prévu de couloirs de transport en commun atteignent un niveau d'au moins 10 000 emplois (bien qu'on ne s'attende pas à ce qu'ils aient atteint ce niveau en l'an 2001). Ces concentrations d'emplois contribueront aux niveaux globaux d'emploi dans les centres urbains et entraîneront une utilisation plus équilibrée du réseau de couloirs de transport en commun.

Les centres d'emploi primaires doivent regrouper diverses utilisations, comme les commerces, les bureaux, les hôtels, les services et les installations communautaires. On pourra y permettre les centres commerciaux régionaux et les installations communautaires importantes (voir la section 3.3), sous réserve des politiques des sections 3.2 et 3.3. En regroupant diverses utilisations en des endroits très faciles d'accès, ces centres d'emploi serviront de points de mire communautaires. L'accessibilité de la zone urbaine assurée par les stations des couloirs de transport en commun doit être complétée de voies piétonnes entre les utilisations et entre ces dernières et les stations. Pour réaliser un aménagement compact axé sur les piétons, des densités relativement fortes pourraient être nécessaires.

Les principales préoccupations de la Région en ce qui a trait aux centres d'emploi à proximité des stations des couloirs de transport en commun sont d'assurer les moyens de permettre l'aménagement de façon à réaliser le niveau souhaité d'emploi et de faire en sorte que l'aménagement soit compact et axé sur les piétons afin de réaliser les avantages de la facilité d'accès aux transports en commun.

En résumé :

4. **Les zones ayant les caractéristiques suivantes :**

   a) **des possibilités d'aménagement pouvant soutenir au moins 5 000 emplois dans des centres à l'intérieur de la ceinture de verdure et 10 000 emplois dans des centres à l'extérieur de celle-ci, avec une gamme d'utilisations à des densités relativement fortes,**

   b) **un accès direct à au moins une route régionale ayant la capacité voulue pour absorber la circulation prévue,**

   c) **situation à proximité d'une station existante ou proposée des couloirs de transport en commun**

   sont désignées comme centres d'emploi primaires à l'annexe B.

   De plus, malgré l'absence d'une station de couloir de transport en commun, un centre d'emploi primaire à Vanier a été désigné sur l'annexe B.

5. **L'occupation résidentielle à haute densité sera également permise, pourvu qu'elle ne ramène pas le niveau d'emploi en-dessous des niveaux établis à la politique 4a) ci-dessus.**

6. **Les aménagements dans les centres d'emploi primaires permis par les arrêtés de zonage existants à la date de l'adoption du présent Plan demeureront possibles jusqu'à ce que les plans directeurs locaux contiennent des dispositions ayant trait à l'atteinte du nombre d'emplois précisé dans la politique 4a) ci-dessus.**

7. **Les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les plans de logements en copropriété doivent prévoir l'aménagement compact et axé sur les piétons dans les centres d'emploi primaires.**

8. **Malgré l'incapacité de la Région d'imposer des conditions à l'égard de l'approbation par les municipalités locales de plans de localisation portant sur l'emplacement des bâtiments et sur l'aménagement de voies piétonnes, la Région informera les**

municipalités locales de ses préoccupations lorsqu'elles feront circuler les demandes de plans de localisation touchant les centres d'emploi primaires.

3.1.3.3 Centres d'emploi secondaires

Les centres d'emploi secondaires sont importants sur le plan régional parce qu'ils ont la possibilité de soutenir 2 000 à 5 000 emplois à des densités relativement fortes. Bien que les concentrations d'emplois de cette ampleur n'aient pas les mêmes répercussions que les centres d'emploi primaires, elles demandent quand même énormément au réseau régional de routes et de transports en commun. À long terme, elles ont un effet considérable sur la répartition globale des emplois.

Les principales préoccupations de la Région en ce qui a trait aux centres d'emploi secondaires sont de prévoir des possibilités d'aménagement qui permettent d'atteindre le niveau souhaité d'emplois et, si les centres sont à proximité d'une station d'un couloir de transport en commun, de faire en sorte que l'aménagement soit compact et axé sur les piétons, afin d'obtenir les avantages de l'accès facile aux transports en commun.

On permettrait une gamme d'utilisations semblable à celle qui est permise dans les centres d'emploi primaires.

En résumé :

9. Les zones choisies ayant les caractéristiques suivantes :

- **a) des possibilités d'aménagement pouvant soutenir entre 2 000 et 5 000 emplois avec une gamme d'utilisations à des densités relativement fortes,**
- **b) un accès direct à une route régionale ayant la capacité voulue pour absorber la circulation prévue,**
- **c) la capacité d'assurer un service de transport en commun efficient à haute fréquence toute la journée,**

peuvent être désignées comme centres d'emploi secondaires sur les plans directeurs locaux.

10. L'occupation résidentielle à haute densité peut être également permise pourvu qu'elle ne ramène pas le niveau d'emploi en-dessous des niveaux établis à la politique 9.

11. Il faut maintenir dans les centres d'emploi secondaires le potentiel d'aménagement permis dans les arrêtés de zonage existants à la date d'adoption du présent Plan jusqu'à ce que les plans directeurs locaux contiennent des dispositions concernant l'atteinte du nombre d'emplois précisé dans la politique 9a) ci-dessus.

12. Les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les plans de logements en copropriété doivent prévoir l'aménagement compact et axé sur les piétons dans les centres d'emploi secondaires situés à proximité de stations des couloirs de transport en commun.

13. Malgré l'incapacité de la Région d'imposer des conditions à l'égard de l'approbation par les municipalités locales de plans de localisation portant sur l'emplacement des bâtiments et sur l'aménagement de voies piétonnes, la Région informera les municipalités locales de ses préoccupations lorsqu'elles feront circuler les demandes de plans de localisation touchant les Centres d'emploi secondaires situés à proximité de stations de couloirs de transport en commun.

3.1.3.4 Zones d'emploi à faible densité

Les zones d'emploi à faible densité prévoient les utilisations industrielles habituelles, comme l'entreposage, la fabrication, les services commerciaux, les services publics et la construction, ainsi que les nouveaux parcs industriels. Les commerces de détail, les services, les bureaux et les utilisations récréatives peuvent aussi convenir, à condition que la densité d'aménagement soit relativement faible comparativement à celle des centres d'emploi primaires et secondaires.

Généralement, les zones pouvant soutenir au moins 2 000 emplois dans des aménagements à faible densité sont désignés dans ce Plan comme zones d'emploi à faible densité.

En résumé :

14. Les zones choisies ayant les caractéristiques suivantes :

- **a) des possibilités d'aménagement pouvant soutenir plus de 2 000 emplois avec une gamme d'utilisations à des densités relativement faibles,**
- **b) un accès direct à une route régionale ayant la capacité voulue pour absorber la circulation prévue, et, en particulier, un accès aux itinéraires désignés pour camions,**
- **c) la capacité d'assurer un service efficient de transport en commun aux heures de pointe**

sont désignées comme zones d'emploi à faible densité à l'annexe B.

15. **Les plans directeurs locaux et les plans de lotissement pour les zones d'emploi à faible densité doivent appuyer la prestation d'un service attrayant et efficient de transport en commun, en conformité avec la politique 15 de la section 11.4.1.**

16. **Les zones d'emploi à faible densité prévoiront les grands couloirs cyclables désignés sur l'annexe F.**

3.2 INSTALLATIONS COMMERCIALES

3.2.1 Introduction

La Région ne s'intéresse qu'à certains aspects liés aux installations commerciales, notamment la fonction de vente au détail de la zone centrale et des centres-villes des centres urbains, et l'emplacement des grands centres commerciaux.

Les activités commerciales sont un élément important pour que la zone centrale demeure le principal foyer d'activité d'Ottawa-Carleton.

Tel que précisé à la partie 2, l'intention du Conseil est de s'assurer que les centres urbains soient aménagés avec une gamme complète de services, de catégories de logements et d'emplois. Un commerce de détail considérable dans les centres-villes aidera à accroître la gamme de services disponibles et le nombre d'emplois.

Les centres commerciaux régionaux offrent un service à plus d'une municipalité locale. Ils concurrencent directement la zone centrale et pourraient retarder l'aménagement de commerces de détail dans les centres-villes des centres urbains. L'emplacement et la taille de ces centres commerciaux intéressent donc la Région.

Parmi les buts régionaux précisés à la partie 1, il y a celui de "créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et favorise l'installation d'une gamme complète de services publics et d'équipements communautaires". Un autre but régional consiste à "réduire le plus possible le coût public des services nécessaires, en fonction des avantages globaux". Les centres commerciaux régionaux et communautaires (c.-à-d. les grands centres commerciaux) sont des destinations importantes qui exigent des routes, des services de transport en commun et d'autres services régionaux. Par conséquent, leur emplacement intéresse particulièrement la Région.

En résumé, les intérêts régionaux en matière d'installations commerciales concernent :

1. **Le commerce de détail dans la zone centrale et dans les centres-villes des centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure.**

2. **L'emplacement des centres commerciaux importants.**

3.2.2 Objectifs à l'égard des centres commerciaux

Le nombre, la diversité et la qualité des installations commerciales dans la zone centrale en font la zone de commerce de détail la plus importante d'Ottawa-Carleton. On s'attend que la zone centrale conserve ce rôle, mais sa part de l'ensemble du commerce de détail diminuera au fur et à mesure de l'aménagement d'autres centres commerciaux communautaires et régionaux.

Les centres commerciaux importants exigent beaucoup du réseau de transport et des autres services régionaux. Il est souhaitable qu'ils soient aménagés à des endroits où le coût de l'aménagement de l'infrastructure et des services régionaux est raisonnable.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Maintenir la zone centrale comme zone de commerce de détail la plus importante d'Ottawa-Carleton.**

2. **Protéger les possibilités de commerce de détail des centres-villes des centres urbains à l'extérieur de la ceinture dc verdure.**

3. **Choisir pour les centres commerciaux importants des emplacements qui soient faciles d'accès par route et par transport en commun et qui soient convenablement desservis par les autres services régionaux.**

Les installations commerciales constituent une partie importante des aménagements à utilisations mixtes. Par conséquent, l'objectif visant les aménagements à utilisations mixtes de forte densité à certaines stations le long des couloirs de transport en commun, précisé à la section 3.1.2 intitulée Objectifs pour les zones d'emploi, s'applique aussi à l'emplacement des centres commerciaux importants.

3.2.3 Politiques en matière d'installations commerciales

Un centre commercial s'entend d'un groupe de commerces de détail et d'entreprises de services personnels qui sont planifiés et gérés comme unité d'exploitation. Cette définition exclut les points de vente au détail individuels et les bandes de magasins de détail (p. ex., le long du chemin Richmond). Les politiques visant ces installations commerciales seront établies dans les plans directeurs locaux.

Le regroupement de centres commerciaux et d'autres utilisations dans des zones d'utilisation mixte pour le commerce de détail, les services, les bureaux et les utilisations communautaires comporte certains avantages, dont l'appui mutuel des diverses utilisations et une plus grande commodité pour les résidents du point de vue du nombre et de la durée des déplacements nécessaires.

Dans le présent Plan, les centres commerciaux sont classés comme centres de quartier, communautaires et régionaux en fonction de leur surface locative brute. Pour établir la surface locative brute des centres commerciaux dans les aménagements à utilisations mixtes, on ne tiendra compte que des commerces de détail et des services qu'on trouve normalement dans les centres commerciaux, p. ex., salons de beauté, banques et restaurants. L'aire de plancher pour d'autres composantes, comme les bureaux et les installations communautaires, ne sera pas comprise, pourvu que l'aire nécessaire à ces autres utilisations ne puisse être transformée facilement en locaux de commerce de détail.

Les politiques spécifiques visant à restreindre le nombre et l'emplacement des centres commerciaux régionaux et à fournir des critères pour l'emplacement des centres commerciaux communautaires sont destinées à maintenir la fonction de commerce de détail de la zone centrale, à protéger les possibilités commerciales de détail des centres-villes et à assurer un accès commode en veillant à ce que les centres commerciaux importants soient bien situés par rapport au réseau de transport prévu.

3.2.3.1 Centres commerciaux régionaux

Il faut un nombre restreint de centres commerciaux régionaux pour desservir la population. Ces centres commerciaux desservent de très grandes régions du marché et, par conséquent, exigent beaucoup des réseaux provinciaux et régionaux de routes et de transport en commun. Au moment de l'adoption de ce Plan, il y avait trois centres commerciaux régionaux (Bayshore, Carlingwood et St. Laurent). Il faudra construire un autre centre commercial régional pour desservir le nombre croissant de résidents du sud de la zone urbaine à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure (South Keys). Le Conseil veut que la composante de commerce de détail des centres-villes des centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure prenne une ampleur régionale.

Afin de protéger les possibilités commerciales de détail des centres-villes, on a imposé pour les centres commerciaux régionaux désignés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure des restrictions de taille qui approchent de leur taille actuelle. Lorsqu'on aura aménagé des centres commerciaux régionaux dans l'un ou plusieurs des centres urbains, cette politique sera réévaluée.

Toute modification des restrictions de taille pour les centres commerciaux régionaux ou les propositions en vue de désigner d'autres centres commerciaux régionaux seront évaluées en fonction d'une étude régionale du commerce de détail (préparée pour la Région) afin d'établir si l'effet de ces projets sur la fonction de commerce de détail de la zone centrale et sur les autres centres commerciaux régionaux serait déraisonnable.

En résumé :

1. **Les centres commerciaux régionaux, définis comme les centres situés à l'extérieur de la zone centrale et ayant plus de 35 000 mètres carrés de surface locative brute, sont désignés sur l'annexe B.**

2. **Lorsqu'il envisagera un amendement de ce Plan portant sur un nouvel emplacement proposé pour un centre commercial régional, le Conseil exigera, en plus des dispositions de la politique 8 de la section 1.7.2, que :**

   a) **l'emplacement soit directement accessible à partir d'au moins une route régionale ou autoroute provinciale et que le réseau routier avoisinant ait la capacité voulue pour absorber la circulation prévue;**

   b) **l'emplacement soit à proximité d'une station existante ou proposée d'un couloir de transport en commun; et**

   c) **d'autres services régionaux puissent être aménagés convenablement.**

   Le Conseil examinera l'effet possible de la proposition sur la fonction de commerce de détail de la zone centrale et sur d'autres centres commerciaux régionaux en se fondant sur une étude régionale du commerce de détail préparée pour la Région, tous les cinq ans, et tiendra compte de la disponibilité et de la qualité d'autres emplacements possibles.

3. **La surface locative brute des centres commerciaux régionaux situés à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure sera limitée en conformité avec le tableau suivant :**

Emplacement	Superficie en m^2
Bayshore	70 000
Carlingwood	à l'étude
St-Laurent	70 000
South Keys	70 000

4. **Le Conseil révisera la politique 3 lorsqu'une étude régionale du commerce de détail aura été achevée pour la Région et qu'un centre commercial régional d'au moins 50 000 mètres carrés de surface locative brute aura été construit dans le centre-ville de Kanata ou dans celui d'Orléans.**

5. **Le Conseil a l'intention de désigner un centre commercial régional dans le centre-ville de la partie de Nepean du centre urbain sud de Barrhaven par voie d'amendement à ce Plan.**

3.2.3.2 Centres commerciaux communautaires

Les centres commerciaux communautaires offrent surtout des biens et des services de nécessité quotidienne, notamment des produits alimentaires. Ils ne concurrencent pas directement la zone centrale. Les municipalités locales décideront de leur emplacement et de leur nombre, en conformité avec les critères de ce Plan.

L'aménagement de centres commerciaux communautaires dans les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure pourrait nuire à l'aménagement d'une zone de commerce de détail importante dans les centres-villes. L'aménagement de centres commerciaux communautaires à l'extérieur de la ceinture de verdure sera restreint jusqu'à ce qu'une composante importante de commerce de détail soit établie dans les centres-villes.

En résumé :

6. **Les centres commerciaux situés à l'extérieur de la zone centrale et ayant entre 10 000 et 35 000 mètres carrés de surface locative brute sont définis comme des centres commerciaux communautaires.**

7. **On pourra permettre l'aménagement de centres commerciaux communautaires dans les zones désignées comme centre d'emploi primaire, centre d'emploi secondaire ou zone urbaine générale sur l'annexe B, à condition que :**

   a) **les Centres commerciaux communautaires ne soient permis dans chaque centre urbain que lorsqu'un centre commercial régional d'au moins 50 000 mètres carrés de surface locative brute aura été aménagé dans le centre-ville du centre urbain particulier;**

   b) **L'emplacement soit directement accessible à partir d'une route régionale ou d'une autoroute provinciale et que le réseau routier adjacent ait la capacité voulue pour absorber la circulation prévue;**

   c) **un service efficient de transport en commun à haute fréquence soit disponible toute la journée; et**

   d) **les autres services régionaux puissent être aménagés convenablement.**

3.2.3.3 Centres commerciaux de quartier

Les centres commerciaux de quartier répondent aux besoins quotidiens des résidents régionaux. Par conséquent, ils sont permis dans la plus grande partie de la zone urbaine et dans les villages de la zone rurale.

En résumé :

8. **Les centres commerciaux situés à l'extérieur de la zone centrale et ayant entre 3 000 et 10 000 mètres carrés de surface locative brute sont définis comme centres commerciaux de quartier.**

9. **Les centres commerciaux de quartier peuvent être autorisés n'importe où dans la zone urbaine, sauf sur les terrains désignés Espace vert riverain, Zone de conservation (urbaine) ou Zone écologique naturelle sur l'annexe B. Ils peuvent aussi être situés dans les villages et dans les villages desservis de la zone rurale.**

3.3 INSTALLATIONS COMMUNAUTAIRES IMPORTANTES

3.3.1 Introduction

Les installations communautaires importantes comprennent les installations comme les hôpitaux, l'Université d'Ottawa et l'Université Carleton, le campus principal du Collège Algonquin, les installations du Super Ex, les installations sportives, récréatives et culturelles importantes et les grands terminus. Ces installations présentent certaines caractéristiques communes.

Elles sont soit uniques, soit en nombre limité, de sorte que les zones qu'elles desservent comprennent plusieurs municipalités locales et peuvent déborder les limites de la Région d'Ottawa-Carleton. Par exemple, il n'y a qu'un hôpital pour enfants à Ottawa-Carleton, qui dessert l'est de l'Ontario. En 1986, il y avait quatre hôpitaux communautaires à Ottawa-Carleton, qui desservaient chacun plusieurs municipalités locales, ainsi que les comtés avoisinants.

Un grand nombre de personnes ont besoin d'un accès commode aux services offerts dans ces installations. Il faut des routes régionales et des services de transport en commun pour assurer cette facilité d'accès.

Enfin, à l'exception du terminus d'autobus, ces installations représentent aussi des investissements publics considérables. Il est raisonnable d'élaborer un processus pour la prise de décisions sur leur emplacement qui prévoie toutes les occasions possibles pour permettre la participation directe de toutes les parties intéressées.

Un certain nombre des buts de la partie 1 de ce Plan sont pertinents dans le cas des installations communautaires importantes, notamment celui de "créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et favorise l'installation d'une gamme complète de services publics et d'équipements communautaires". Les grandes installations communautaires sont des destinations importantes. Lors du choix des emplacements pour ces installations, il faut donc tenir compte de la nécessité d'assurer un accès commode à ces destinations et de les répartir convenablement.

En résumé, l'intérêt régional concerne :

1. **La répartition et l'emplacement des installations communautaires importantes.**

3.3.2 Objectifs à l'égard des installations communautaires importantes

Les objectifs à l'égard des installations communautaires importantes découlent directement de l'intérêt et des buts régionaux. La question de l'accès commode englobe la localisation par rapport au réseau routier et aux services de transport en commun, et la répartition équitable en fonction de la population de la région desservie, s'il y a plus d'une installation d'un type particulier. Par exemple, il ne serait pas souhaitable que tous les hôpitaux communautaires soient regroupés dans une même partie de la zone urbaine, même s'ils bénéficiaient tous d'un excellent accès par route et transport en commun.

Il faudra aussi prendre en compte la nécessité de réduire le plus possible le coût de l'aménagement de routes et de services de transport en commun convenables jusqu'aux installations communautaires importantes, mais ce facteur ne doit pas primer sur les autres objectifs.

En résumé, les objectifs du Conseil à l'égard de l'emplacement et de la répartition des installations communautaires importantes sont les suivants :

1. **Réaliser une répartition équitable des installations communautaires importantes en fonction de la population de la zone desservie lorsqu'il y a plus d'une installation d'un type particulier;**
2. **Choisir des emplacements pour les installations communautaires importantes qui soient commodes et accessibles;**
3. **Réduire le plus possible le coût du réseau de transport et des autres services régionaux, en fonction des avantages globaux.**

3.3.3 Politiques en matière d'installations communautaires importantes

L'emplacement des installations communautaires importantes influe sur les résidents de plus d'une municipalité. En exigeant un amendement de ce Plan pour d'autres emplacements pour ces installations, on permettra la participation directe de toutes les parties intéressées au processus de prise de décisions. Le respect de certains critères de sélection des emplacements (emplacement central par rapport à la population de la zone desservie, bon accès par les routes et les transports en commun) permettra d'atteindre les objectifs régionaux.

En résumé :

1. **Les installations communautaires importantes, définies comme les équipements tels les hôpitaux, l'Université d'Ottawa et l'Univesité Carleton, le campus principal du Collège Algonquin, les installations du Super Ex, les installations sportives, récréatives et culturelles et les grands terminus de transport sont désignées sur l'annexe B.**
2. **Lorsqu'il envisagera un amendement à ce Plan portant sur un nouvel emplacement proposé pour une installation communautaire importante, le Conseil prendra en compte, en plus des exigences de la politique 8 de la section 1.7.2, le besoin :**
   a) **d'un emplacement central par rapport à la population de la zone desservie;**
   b) **d'un accès direct à une route régionale ou à une autoroute provinciale ayant la capacité voulue pour absorber la circulation prévue;**

c) **si l'installation proposée doit être située dans la zone urbaine, d'un service efficient de transport en commun à haute fréquence fonctionnant toute la journée;**

d) **de toute exigence particulière relative à l'emplacement de l'installation particulière à l'étude ainsi que de la disponibilité et de la qualité d'autres emplacements possibles.**

3. **En sus de la politique 7 à la section 1.7.2, le Conseil demande au gouvernement fédéral de respecter les critères précisés dans la politique 2 ci-dessus et d'informer et de consulter le Conseil et les municipalités locales lors de l'établissement de nouveaux emplacements pour les musées et d'autres institutions culturelles fédérales.**

3.4 ZONES URBAINES GÉNÉRALES

3.4.1 Introduction

Des sections précédentes de la présente partie de ce Plan contiennent des politiques ayant trait à la mise en oeuvre de la répartition souhaitée des emplois, des grands centres commerciaux et des installations communautaires importantes. Le Conseil a aussi établi des politiques, qui sont présentées à la section 11.5, relatives à l'aménagement d'un réseau de grands couloirs cyclables à l'intérieur de la zone urbaine. Toutefois, dans une grande partie de la zone urbaine, on a procédé à l'aménagement ou on y procédera en regroupant des logements, des installations communautaires locales comme des écoles et des parcs, des installations commerciales locales et d'autres utilisations non résidentielles qui ne sont pas régies par les politiques ci-devant.

Le principal intérêt régional dans ces zones est la création d'un milieu de vie agréable pour les résidents urbains. Cet intérêt est partagé avec d'autres niveaux de gouvernement, qui peuvent chacun traiter de certains aspects. Par exemple, les municipalités locales peuvent contribuer directement à l'attrait du milieu de vie en imposant des normes par l'intermédiaire d'arrêtés de zonage et d'accords relatifs aux plans de localisation. Les buts régionaux qui consistent à "créer un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et favorise l'installation d'une gamme complète de services publics et d'équipements communautaires", à "protéger les habitants contre les risques d'exposition à des influences écologiques néfastes" et à "être le moins tributaire possible des ressources énergétiques non renouvelables" portent tous sur divers aspects d'un milieu de vie souhaitable, c.-à-d. la commodité, la sécurité et l'économie d'énergie.

Le deuxième intérêt régional reconnaît la contribution importante que fait la Région en fournissant le transport et les autres services régionaux qui sont essentiels à l'aménagement de la zone urbaine.

En résumé, les intérêts régionaux concernent :

1. **Un milieu de vie alliant sécurité, commodité et économie d'énergie pour les résidents urbains.**

2. **La prestation de services de transport et d'autres services régionaux.**

3.4.2 Objectifs à l'égard des zones urbaines générales

Par suite de la responsabilité de la Région à l'égard des réseaux de routes principales et de transport en commun, la contribution régionale à un milieu de vie alliant sécurité, commodité et économie d'énergie est axée sur le rapport entre l'utilisation des sols et le transport.

Par exemple, si l'on prévoit des utilisations non résidentielles comme les écoles et les installations commerciales locales à l'intérieur des zones urbaines générales, les résidents n'auront pas à faire chaque jour de longs déplacements pour se rendre à ces installations.

La prise de dispositions convenables pour les déplacements à pied ou à bicyclette, en voiture ou en autobus aide à assurer la sécurité et la commodité du transport. L'intérêt de la Région englobe les déplacements à pied et à bicyclette parce que ces modes de transport réduisent la consommation de ressources énergétiques non renouvelables et parce que la plupart des déplacements par autobus commencent et se terminent par un déplacement à pied.

En prévoyant des occasions d'utiliser l'énergie solaire, on aide aussi à réduire la mesure dans laquelle on est tributaire des ressources énergétiques non renouvelables.

Comme la Région est responsable de l'aménagement d'un grand nombre des services essentiels à l'aménagement, un de ses objectifs consiste à réduire le plus possible le coût de ces services. Toutefois, elle apporte une réserve à cet objectif, en reconnaissance du fait que des compromis pourraient être nécessaires. Par exemple, le tracé d'une route collectrice sur laquelle circuleront les véhicules des services de transport en commun devrait être aussi direct que possible et relier plusieurs aménagements avoisinants afin de réduire le plus possible les frais d'exploitation. Mais un tel tracé peut entrer en conflit avec l'emplacement souhaité d'un parc ou d'une installation de traitement des eaux pluviales, de sorte qu'un compromis devient nécessaire.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Planifier et prévoir une gamme d'utilisations des terrains et un réseau de transport dans les zones désignées zones urbaines générales qui permettent :**

   a) **des utilisations non résidentielles suffisantes pour répondre aux besoins quotidiens des résidents urbains;**

   b) **un accès sûr et commode en véhicule automobile, par transport en commun, à bicyclette et à pied;**

   c) **des moyens d'utiliser des modes de transport à haut rendement énergétique;**

   d) **des moyens d'utiliser l'énergie solaire.**

2. **Réduire le plus possible le coût du réseau de transport et des autres services régionaux, en fonction des avantages d'ensemble.**

3.4.3 Politiques relatives aux zones urbaines générales

En matière de planification urbaine, les principaux moyens par lesquels la Région peut aider à créer un milieu de vie alliant sécurité, commodité et économie d'énergie sont l'application des politiques établies dans ce Plan, l'approbation des plans directeurs locaux, des plans de lotissement et des plans de logements en copropriété et les commentaires exprimés sur les arrêtés de zonage et les plans de localisation.

Les politiques 1 et 2 s'appliquent à toutes les zones portant la désignation zone urbaine générale. On permet les utilisations non résidentielles dans les zones urbaines générales afin de réduire les déplacements nécessaires pour répondre aux besoins quotidiens. Toutefois, on impose certaines restrictions aux utilisations non résidentielles afin d'assurer l'atteinte des objectifs régionaux concernant la répartition des emplois et des centres commerciaux importants. On attire l'attention sur la nécessité d'aménager des couloirs cyclables traversant les zones urbaines générales.

1. **Les zones urbaines générales désignées sur l'annexe B doivent servir principalement aux fins résidentielles. Des utilisations non résidentielles peuvent aussi être permises, sous réserve des exigences suivantes :**

   a) **des îlots successifs d'utilisations non résidentielles contiguës peuvent être permises, jusqu'à un potentiel de 2 000 emplois;**

   b) **des îlots successifs d'utilisations non résidentielles contiguës jusqu'à un potentiel de 2 000 à 5 000 emplois environ peuvent être permis s'ils sont désignés comme centre d'emploi secondaire sur les plans directeurs locaux, conformément à la politique 9 de la section 3.1.3.3;**

   c) **les centres commerciaux peuvent être permis, sous réserve des politiques de la section 3.2.3.**

2. **De grands couloirs cyclables seront aménagés dans les zones urbaines générales, tel qu'indiqué sur l'annexe F.**

En adoptant des politiques pour les terrains portant la désignation Zone urbaine générale, on reconnaît que les moyens d'atteindre les objectifs cernés sont plus nombreux dans les zones dont la densité d'aménagement est relativement faible.

Les politiques 3, 4 et 5 (ci-après) s'appliquent aux zones désignées Zones urbaines générales dont la densité d'aménagement est relativement faible. Elles portent sur des aspects spécifiques de l'utilisation des terrains, du réseau de transport et des liens entre eux qui aideront à assurer la sécurité, la commodité et l'économie d'énergie et à réduire le plus possible les coûts.

La distance à pied moyenne jusqu'aux arrêts du service de transport en commun est réduite le plus possible si les aménagements à densité plus élevée sont situés près de ces arrêts (courte marche pour le plus grand nombre possible de personnes). Pour assurer un niveau minimal d'accès commode pour tous, on établit aussi une distance à pied maximale jusqu'aux arrêts du service de transport en commun. Si le tracé des rues fait en sorte que les distances de marche dépassent la norme, il faut aménager des sentiers piétons à revêtement pouvant servir de raccourci pour pallier cet inconvénient. Parce que cette politique ne s'applique pas uniquement aux zones urbaines générales, elle figure dans la partie 11, Transports, et l'on y renvoit dans la présente section.

Si les aménagements ne sont pas contigus, cela peut entraîner une mauvaise utilisation de la capacité des conduites d'eau et d'égout et des frais d'exploitation plus élevés pour les transports en commun (parce que les autobus ont de longs itinéraires dans des zones vacantes). Une façon de réduire les coûts le plus possible consiste à procéder à l'aménagement par étapes, afin que les aménagements soient attenants.

La politique 6 reconnaît que, dans les zones où la densité d'aménagement est relativement élevée, il sera plus difficile de mettre en oeuvre les politiques relatives à la disposition des rues et aux utilisations des terrains que dans les zones dont la densité d'aménagement est relativement faible.

En résumé :

3. **Les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les arrêtés de zonage dans les zones où la densité d'aménagement est relativement faible assureront la disposition convenable des rues et des utilisations des terrains pour permettre l'accès commode par divers modes de transport. Par conséquent, ils prévoieront :**

   a) **un nombre suffisant d'emplacements pour les commerces de détail, les services et les installations communautaires pour répondre aux besoins quotidiens des résidents de la zone dont on planifie l'aménagement et des zones avoisinantes, le cas échéant;**

   b) **la localisation et le regroupement des installations communautaires, notamment les écoles, les garderies, les maisons de santé et les foyers pour personnes âgées, dans les rues desservies ou devant être desservies par les transports en commun, ou aussi près que possible de ces rues;**

   c) **des déplacements sûrs et commodes pour les piétons et les cyclistes, facilités par un réseau de routes appuyant ces modes de transport. Lorsque le tracé des routes est sinueux, il faudra aménager des voies piétonnes et (ou) cyclables directes;**

   d) **un service de transport en commun attrayant et efficient, en conformité avec la politique 15 de la section 11.4.1.**

4. **Lors de l'étude des plans directeurs locaux et des plans de lotissement dans les zones dont la densité d'aménagement est relativement faible, le Conseil pourra imposer des exigences pour réaliser un aménagement contigu afin qu'il soit possible de fournir de façon plus efficiente les services de transport et d'autres services régionaux.**

5. **Les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les arrêtés de zonage dans les zones dont la densité d'aménagement est relativement faible favoriseront l'aménagement de logements avec fenêtres donnant sur le sud et capteurs solaires par les moyens suivants :**

   a) **orienter les rues locales à 30 degrés ou moins de l'axe est-ouest et les rues collectrices à 30 degrés ou moins de l'axe nord-sud ou est-ouest, dans toute la mesure du possible;**

   b) **orienter les terrains pour les maisons individuelles et jumelées à 30 degrés ou moins de l'axe nord-sud, dans toute la mesure du possible;**

   c) **situer les blocs de terrains destinés aux bâtiments de plus de quatre étages de façon à réduire le plus possible la projection d'ombre sur les zones résidentielles à faible densité, à moins qu'un tel emplacement ne soit pas souhaitable en raison des considérations relatives au transport en commun précisées dans la politique 15 de la section 11.4.1.**

6. **Il faut tenir compte des dispositions de la politique 3 ci-devant dans les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les arrêtés de zonage visant les zones à densité d'aménagement plus forte. Le Conseil reconnaît que la mise en application de ces politiques pourrait être impossible dans les zones à densité d'aménagement plus forte. Elles sont considérées comme des objectifs souhaitables dans ces zones.**

La construction des couloirs de transport en commun rendra très faciles d'accès les zones à proximité des stations. Le Conseil a désigné des centres d'emploi primaires à certaines stations. D'autres stations sont situées dans des zones portant la désignation Zone urbaine générale. Pour ce qui est de ces stations des couloirs de transport en commun, la Région vise d'abord à faire en sorte que de nombreuses personnes aient l'occasion de vivre à ces endroits très faciles d'accès et, deuxièmement, à veiller à ce que tout aménagement ou réaménagement entrepris soit axé sur les piétons afin qu'il soit possible de réaliser les avantages de l'accessibilité aux transports en commun. La Région s'intéresse aussi à ce que d'autres services régionaux appropriés puissent être fournis. Les municipalités locales ont aussi leurs préoccupations au sujet de l'aménagement et du réaménagement aux stations des couloirs de transport en commun. Elles comprennent, par exemple, la compatibilité de l'aménagement proposé avec les utilisations des terrains avoisinants et la qualité des services locaux. Un grand nombre de ces zones ont déjà une densité d'aménagement considérable, et l'on s'attend que les occasions d'accroître cette densité varient d'une station à l'autre.

Par conséquent, le présent Plan prévoit que les municipalités locales examineront les occasions d'augmenter la densité d'aménagement aux stations des couloirs de transport en commun. On prévoit que la Région participera à ces enquêtes. Jusqu'à ce que ces études soient réalisées, le présent Plan prévoit le maintien des aménagements permis par les arrêtés de zonage, afin que les possibilités d'aménagement à ces endroits ne soient pas réduites de façon désordonnée.

Le principal moyen d'assurer une bonne circulation piétonne est l'approbation des plans de localisation, qui relève des municipalités locales. La Région ne peut imposer de conditions à l'approbation des plans de localisation, sauf pour obtenir les élargissements de route précisés dans la partie 11 du présent Plan et pour des questions connexes. Toutefois, en raison de l'importance que la Région accorde à l'obtention d'un aménagement relativement concentré et de voies piétonnes directes jusqu'aux

stations des couloirs de transport en commun, la Région informera les municipalités locales de ses préoccupations lorsqu'elles feront circuler les plans de localisation.

7. **Le Conseil s'attend que les municipalités locales, avec la participation de la Région, examinent les moyens d'accroître les aménagements à proximité des stations des couloirs de transport en commun situées dans les zones portant la désignation Zone urbaine générale. Ainsi, les aménagements permis dans les arrêtés de zonage existants à la date d'adoption du présent Plan demeureront possibles jusqu'à ce que ces enquêtes soient terminées et que les plans directeurs locaux contiennent des dispositions relatives à la réalisation d'aménagements concentrés et axés sur les piétons.**

8. **Nonobstant l'incapacité de la Région d'imposer des conditions à l'approbation par les municipalités locales des plans de localisation portant sur l'emplacement des bâtiments et l'aménagement de voies piétonnes, la Région informera les municipalités locales de ses préoccupations lorsqu'elles feront circuler les demandes d'approbation de plans de localisation des aménagements situés à proximité de stations des couloirs de transport en commun dans les zones désignées Zones urbaines générales.**

Dans certains cas, il se peut que le degré d'aménagement non résidentiel permis par les arrêtés de zonage en vigueur à la date d'adoption de ce Plan dépasse les limites établies par la politique 1 ci-devant et qu'il soit difficile d'assurer à ces aménagements des services de transport et d'autres services régionaux convenables. Puisque les arrêtés de zonage relèvent des municipalités locales, le présent Plan prévoit que les municipalités locales étudieront la situation. On s'attend également que la Région participe à ces études.

9. **Le Conseil s'attend que les municipalités locales étudient, avec la participation de la Région, le niveau des aménagements non résidentiels permis, dans les zones portant la désignation Zone urbaine générale, par les arrêtés de zonage en vigueur à la date d'adoption de ce Plan.**

Une partie du centre urbain de Kanata est désignée "Collectivité de conservation de l'énergie". La Commission des affaires municipales de l'Ontario a approuvé cette désignation en 1979. Comme condition de l'approbation de cette désignation, la zone devait être aménagée en collectivité de conservation de l'énergie selon les critères établis dans un plan détaillé acceptable tant pour la Région que pour la ville de Kanata. Ces critères ont été établis dans l'amendement 16 du plan directeur de la ville de Kanata.

10. **Les aménagements sur les terrains portant la désignation Zone urbaine générale (Collectivité de conservation de l'énergie) seront planifiés de façon à favoriser la localisation, l'isolation, le paysagement, les concepts architecturaux innovateurs et d'autres éléments qui sont nécessaires pour économiser le plus possible l'énergie.**

3.5 LA CEINTURE DE VERDURE

3.5.1 Introduction

Le rapport Gréber de 1950 proposait la création de la ceinture de verdure. Le gouvernement fédéral a acheté les terrains entre 1958 et 1961. Si le gouvernement fédéral demeure propriétaire de ces terrains, les politiques de ce Plan pourraient avoir peu d'effet juridique. Toutefois, le Conseil juge important d'exprimer sa position à l'égard de la ceinture de verdure pour le cas où le gouvernement fédéral déciderait d'en vendre la totalité ou une partie. Trois centres urbains ont été établis à l'extérieur de la ceinture de verdure et ces centres sont considérés comme des collectivités distinctes en raison de la séparation que constitue la ceinture de verdure. Il est souhaitable que la ceinture de verdure continue d'influer sur la façon dont la zone urbaine est aménagée et perçue.

En résumé, l'intérêt régional concerne :

1. **Le maintien de la ceinture de verdure comme partie intégrante de la structure de la zone urbaine.**

3.5.2 Objectifs à l'égard de la ceinture de verdure

Bien que l'intérêt régional global concerne le maintien de la ceinture de verdure, il faut, compte tenu de cet intérêt global, bien utiliser ces terrains. Lorsque les terrains ont une valeur comme zone de ressources (pour l'agriculture, l'extraction de minéraux, la conservation ou comme espace vert riverain), il importe de les protéger. Pour le reste des terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure, la Région a pour objectif de limiter les aménagements à ceux qui cadrent bien avec le caractère surtout rural et constitué d'espaces verts de la zone. De cette façon, on conservera la ceinture de verdure, qui demeurera une partie intégrante de la structure de la zone urbaine.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Protéger les terrains de grande valeur pour l'agriculture, l'extraction de minéraux, la conservation ou les loisirs riverains.**

2. **Conserver le caractère surtout rural et constitué d'espaces verts de la ceinture de verdure.**

3.5.3 Politiques relatives à la ceinture de verdure

La ceinture de verdure comme élément de la structure urbaine est indiquée à l'annexe B.

Les terrains de la ceinture de verdure ayant une valeur comme zone de ressources sont protégés par la désignation appropriée de zone de ressources sur l'annexe A, et les politiques de la partie 5 s'appliquent. De même, les terrains de la ceinture de verdure le long de la rivière des Outaouais sont désignés Espace vert riverain sur l'annexe A.

Toutefois, d'autres terrains de la ceinture de verdure ont une moins grande valeur sur le plan des ressources ou, bien qu'utilisés pour fins agricoles à l'heure actuelle, constituent des enclaves trop petites pour justifier la désignation Zone de ressources agricoles dans ce Plan. Ces terrains sont désignés Réserve de la ceinture de verdure sur l'annexe A. Sur certains de ces terrains, on trouve des installations spéciales exigeant de grandes superficies, comme l'aéroport; un terrain d'essai de véhicules, un champ de tir au fusil et l'Institut de recherches zootechniques. Ces utilisations et les utilisations de loisirs en plein air sont compatibles avec le maintien du caractère rural de la ceinture de verdure. Toutefois, il faudrait localiser d'autres emplois fédéraux sans exigences particulières en matière d'emplacement, et particulièrement les emplois de bureau, dans les zones désignées comme zones d'emploi dans ce Plan. Toute proposition d'utilisation plus intensive dans la ceinture de verdure devrait servir un but public spécial (p. ex., le centre de détention régional) et être évaluée individuellement. Les propositions d'installations communautaires importantes seront évaluées en fonction des politiques de la section 3.3.

Le Conseil reconnaît qu'il ne pourra mettre en application les politiques sur les terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure que si les terrains sont vendus à des parties privées, ou uniquement pour les quelques emplacements à l'intérieur de la ceinture où les terrains sont présentement de propriété privée.

Un certain nombre de parcelles de terrain, situées à l'intérieur de la ceinture de verdure, n'appartiennent pas au gouvernement fédéral et sont utilisées à des fins résidentielles, commerciales et industrielles diverses. Ces parcelles de terrain doivent être identifiées sur les plans directeurs locaux qui précisent les politiques particulières au contrôle de ces utilisations.

En résumé :

1. **Les terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure ayant une moins grande importance sur le plan des ressources sont désignés Réserve de la ceinture de verdure sur l'annexe A. Ces terrains peuvent être utilisés d'une manière semblable à la façon dont ils l'étaient à la date de l'adoption de ce Plan, ainsi que pour d'autres utilisations permettant de protéger le caractère surtout rural de la zone.**
2. **Le Conseil demande au gouvernement fédéral de lui faire connaître et d'examiner conjointement avec lui toute utilisation différente proposée des terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure qui n'est pas permise par la désignation de ces terrains sur l'annexe A, afin d'établir son effet sur les buts, les intérêts, les objectifs et les politiques exprimés dans ce Plan et portant, entre autres choses, sur :**
   a) **la répartition des emplois et des logements,**
   b) **les contraintes écologiques,**
   c) **la continuité des grands couloirs cyclables,**
   d) **les transports et les autres services régionaux,**

   y compris les questions de fonctionnement et d'aménagement par phases liées au point d) ci-dessus.
3. **Le Conseil demande au gouvernement fédéral d'étudier la disponibilité et la qualité d'autres emplacements pour l'utilisation proposée lorsqu'il le consulte conformément à la politique 2.**
4. **Les terrains désignés Réserve de la ceinture de verdure (aéroport international d'Ottawa et la base militaire d'Uplands) sur l'annexe A peuvent être utilisés pour des aéroports civils ou militaires. De plus, ces terrains peuvent être utilisés aux fins autrement permises dans les zones d'emploi à faible densité.**
5. **Les plans directeurs locaux peuvent identifier les terrains appartenant à des particuliers à l'intérieur de la ceinture de verdure et décider des politiques appropriées pour en contrôler leur utilisation et l'importance de leur aménagement.**

3.6 ZONE DE RESSOURCES AGRICOLES (FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE)

3.6.1 Introduction

La Ferme expérimentale centrale présente un cas unique; c'est une zone d'environ 370 hectares utilisée pour l'agriculture et les recherches agricoles, complètement entourée d'aménagements urbains. Elle est exploitée par le gouvernement fédéral, qui en est le propriétaire et qui n'est pas tenu de suivre les politiques de ce plan.

3.6.2 Objectifs pour la zone de ressources agricoles (Ferme expérimentale centrale)

C'est la responsabilité du Conseil que cette zone ne soit pas aménagée à des fins urbaines sans que ce Plan ne soit amendé. Il s'en préoccupe d'autant plus qu'en 1987, le gouvernement fédéral a vendu quelques terrains adjacents à la ferme à des fins d'aménagement.

En résumé, l'objectif du Conseil est de :

1. **Protéger la Ferme expérimentale centrale contre l'aménagement urbain.**

3.6.3 Politiques pour la zone de ressources agricoles (Ferme expérimentale centrale)

Afin de poursuivre l'objectif susmentionné, la politique qui suit prévoit le maintien des utilisations actuelles de l'agriculture et de la recherche agricole. Toute autre utilisation ne pourra être mise en oeuvre (excepté par le gouvernement fédéral qui n'est pas tenu par ce plan) sans un amendement à ce plan.

En résumé :

1. **Les terrains désignés zone de ressources agricoles (Ferme expérimentale centrale) seront réservés à l'agriculture et à la recherche agricole.**

PARTIE 4 : AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

4.0 INTRODUCTION

La zone rurale représente 90 % de la superficie régionale, soit la partie qui n'est pas destinée à l'aménagement urbain. Environ 10 % des résidents de la Région y habitent. Cette zone contient un certain nombre de ressources naturelles importantes. La partie 5 de ce Plan définit les zones de ressources naturelles, et les politiques de ce Plan sont destinées à protéger ces ressources et à encourager leur utilisation convenable. Le Plan reconnaît qu'il existe des possibilités d'aménagement dans la zone rurale et les politiques de ce Plan permettent la réalisation de ces aménagements d'une façon qui ne compromettra pas ces ressources et le caractère de la zone rurale.

La plupart des résidents ruraux ne dépendent pas de cette zone pour gagner leur vie, mais se rendent à la zone urbaine pour travailler et obtenir des services. La demande de résidence dans la zone rurale est surtout fonction de la croissance dans l'ensemble d'Ottawa-Carleton. La zone rurale risque, au fur et au mesure qu'elle se développe, de perdre les qualités qui en font un milieu attrayant et distinct de la zone urbaine. La Région veut voir à ce que le milieu rural soit conservé, afin que les résidents actuels et futurs aient l'occasion de vivre dans un tel milieu.

L'aménagement dans la zone urbaine se fera surtout en fonction de services individuels privés. On reconnaît que le fonctionnement sûr continu des services individuels privés pourrait restreindre l'ampleur, la répartition et le genre des aménagements possibles, mais on considère cela utile au maintien d'une zone rurale distincte de la zone urbaine.

Dans certains cas, les services centraux d'eau et d'égouts ont été étendus à la zone rurale pour régler certains problèmes d'hygiène. Il existe aussi quelques réseaux communautaires dans certains villages. Lorsqu'il existe des services municipaux d'eau et d'égouts, il importe que les aménagements ne dépassent pas la capacité de ces services. Il se peut aussi que la croissance démographique dans la zone rurale crée une demande de service de transport. L'aménagement intéresse la Région chaque fois qu'il pourrait se traduire par la demande de services qui relèvent d'elle.

En résumé, les intérêts régionaux sont les suivants :

1. **La protection des ressources naturelles importantes.**
2. **La conservation d'un milieu rural où habiter.**
3. **Le fonctionnement sécuritaire continu des services individuels privés d'eau et d'égout.**
4. **La prestation de services de transport et d'autres services régionaux.**

4.1 OBJECTIFS Â L'ÉGARD DE L'AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

Pour l'ensemble de la zone rurale, le premier objectif consiste à protéger les ressources naturelles et à encourager et (ou) permettre leur utilisation. Pour cela, il faut orienter vers d'autres zones les aménagements qui ne sont pas liés à l'utilisation des ressources naturelles. De cette façon, des superficies relativement importantes sont préservées pour l'exploitation agricole, l'extraction de minéraux et pour leur qualité écologique. En même temps, on peut prendre des dispositions pour permettre l'aménagement continu dans la zone rurale avec le moins de retombées possibles sur les zones de ressources naturelles, et l'inverse.

Dans l'introduction, on mentionnait qu'il est souhaitable de maintenir une zone rurale distincte de la zone urbaine. Deux facteurs qui contribuent à donner un caractère rural à une zone sont la dominance du milieu naturel par opposition au milieu bâti, et la densité relativement faible des aménagements. Les faibles densités sont en partie attribuables à la nécessité d'espacer les logements pour assurer le fonctionnement sûr des services individuels privés d'eau et d'égouts.

L'objectif ci-après se fonde sur l'affirmation que l'aménagement doit se faire de façon à éviter que la zone rurale ne prenne progressivement un caractère urbain.

Les services individuels privés d'eau et d'égouts sont la base de l'aménagement dans la zone rurale. Les extensions des services centraux jusqu'à la zone rurale sont très coûteux en raison des longues distances et des faibles densités. Les petits réseaux communautaires ont des frais d'exploitation élevés par habitant. La présence de services d'eau et d'égouts engendre aussi la demande d'autres aménagements et services (p. ex., les transports en commun) et modifie ainsi le caractère rural de la zone.

Si l'on veut que les systèmes individuels privés fonctionnent de façon sécuritaire et efficace à perpétuité, il faut les installer d'une façon qui ne nuise pas à la qualité ni à la quantité des eaux souterraines et de surface.

Enfin, la Région doit s'assurer que l'ampleur et la répartition de l'aménagement n'entraîne pas un dépassement de la capacité prévue des services qu'elle fournit (p. ex., les routes et les services

collectifs ou centraux dans certains villages), faute de quoi elle encourra des dépenses imprévues. Par exemple, environ 3 500 habitants de plus pourraient rendre nécessaire l'ajout d'une voie à une route.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Permettre l'utilisation des ressources naturelles en détournant l'aménagement qui n'est pas directement lié à leur utilisation vers des zones autres que les zones de ressources naturelles.**
2. **Permettre dans la zone rurale les aménagements d'une ampleur et d'un genre qui soient compatibles avec le maintien de son caractère rural.**
3. **Prévoir l'aménagement rural en fonction de services individuels privés et s'assurer que cet aménagement ne compromet pas la qualité ni la quantité des eaux souterraines et de surface.**
4. **Veiller à ce que l'ampleur et la répartition des aménagements n'entraîne pas un dépassement de la capacité prévue des transports et des autres services régionaux.**

4.2 POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DANS LA ZONE RURALE

Pour atteindre les objectifs ci-devant, la zone rurale a été divisée en un certain nombre de zones qui sont désignées sur l'annexe A. On trouvera dans la partie 5 de ce Plan les politiques visant les zones de ressources naturelles [ressources agricoles, ressources minérales, zone écologique naturelle et ressources marginales (spéciales)] et à la partie 8, les politiques pour les terrains situés dans les couloirs fluviaux. D'autres zones désignées dans la zone rurale sont les villages et les villages desservis et la zone rurale générale (une désignation pour les terrains ayant un potentiel en ressources naturelles moins important). La plus grande partie de l'aménagement est orientée vers ces dernières zones.

La section suivante de cette partie du Plan établit des politiques qui s'appliquent à toute la zone rurale. Les sections 4.2.2 et 4.2.3 établissent des politiques pour les villages et les villages desservis et la zone rurale générale. Enfin, les sections 4.2.4 et 4.2.5 précisent des politiques pour les genres d'aménagements particuliers qui pourraient être permis dans certaines zones rurales, mais non pas dans toutes.

Ce Plan reconnaît qu'une fois doté de services centraux d'eau et d'égouts, un village peut soutenir un aménagement d'une ampleur et d'un genre qui est plus urbain que rural. Le village de Stittsville dispose de services centraux d'eau et d'égouts et est désigné Zone urbaine sur l'annexe A. Si d'autres villages sont desservis par des extensions des réseaux centraux d'eau et d'égouts, ils seront désignés Zone urbaine.

4.2.1 Politiques s'appliquant à tous les aménagements dans la zone rurale

L'ampleur et la répartition des aménagements dans la zone rurale devraient appuyer les objectifs définis. La plus grande partie de l'aménagement rural résidentiel et non résidentiel devra se produire dans les villages et dans les zones désignées Zone rurale générale, puisque cela réduira les effets néfastes sur les ressources naturelles.

Les aménagements non résidentiels dans la zone rurale comprennent les utilisations industrielles, communautaires, de loisirs, de commerce de détail et de services. Quelques-unes de ces utilisations sont axées sur les ressources (p. ex., une carrière, une installation de séchage du grain ou un parc provincial); d'autres répondent aux besoins de la population locale et, dans certains cas, du public voyageur. De par leur nature, certaines activités axées sur les ressources doivent être situées dans des zones de ressources désignées. Les politiques de la partie 5 de ce Plan indiquent les utilisations non résidentielles qui pourront être permises dans chacune des zones de ressources désignées.

D'autres utilisations non résidentielles, qui peuvent utiliser des ressources locales ou fournir un service local, devraient être situées dans les villages ou dans les zones désignées Zone rurale générale, et non pas dans les zones de ressources. L'ampleur de ces utilisations sera celle qui est nécessaire pour répondre aux besoins locaux, sous réserve de l'aménagement de services convenables d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes. Les industries qui ont besoin de terrains d'une grande superficie (p. ex., pour l'entreposage extérieur) pourraient aussi convenir.

On s'attend que les municipalités locales définissent l'ampleur et la répartition de l'aménagement rural dans leurs plans directeurs locaux, en fonction des objectifs et politiques régionaux.

Il est difficile de prévoir quelle sera la demande d'aménagement dans la zone rurale et quelles retombées globales cet aménagement pourrait avoir. Le présent Plan part de l'hypothèse que moins de 10 % de tous les logements neufs seront construits dans la zone rurale. Si cette hypothèse se révèle fausse, le rythme de l'aménagement urbain s'en trouvera modifié et il faudra peut-être réévaluer les phases d'aménagement des terrains urbains.

En outre, la Région s'inquiéterait si l'ampleur des aménagements non résidentiels excédait la réserve de main-d'oeuvre rurale locale, nécessitant des migration alternantes considérables à partir de la zone urbaine. Il est préférable que les grandes concentrations d'emploi soient situées dans la zone ur-

baine, où les réseaux de route et de transport en commun peuvent assurer un accès commode à presque tous les habitants.

Pour ces raisons, ce Plan comprend une politique qui exige spécifiquement que la Région examine l'efficacité des politiques concernant l'ampleur et la répartition de l'aménagement rural au moins tous les cinq ans, ce qui correspond à la disposition de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* qui exige que le Conseil détermine tous les cinq ans s'il y a lieu de réviser le Plan. L'inclusion de cette politique ne vise pas à nullifier le besoin d'examiner aussi d'autres sections de ce Plan.

Avant l'approbation de nouveaux aménagements dans la zone rurale, il faudra prouver qu'il sera possible d'assurer des services convenables d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes. Les politiques de la partie 10 de ce Plan établissent des exigences pour l'approbation d'aménagements desservis par puits et fosses septiques individuels privés ou, dans certains cas limités, par des services collectifs ou centraux. On envisagera l'extension des services centraux seulement lorsqu'un problème d'hygiène apparaît et qu'il est établi que les services centraux sont la meilleure solution. Dans d'autres cas, les systèmes collectifs ou communaux pourront être installés pour régler un problème d'hygiène. On pourra aussi permettre des réseaux collectifs pour appuyer certaines formes d'aménagement de logements collectifs, comme les parcs de maisons mobiles.

Tous les systèmes collectifs et les extensions des services centraux qui desservent des villages entiers sont désignés sur l'annexe H de ce Plan.

Les aménagements non résidentiels dans la zone rurale sont limités à ceux que peuvent desservir des services individuels privés ou, dans le cas de villages ayant des services collectifs ou centraux, à ceux que peut soutenir la capacité du ou des services municipaux fournis.

Les routes régionales dans la zone rurale sont conçues pour permettre la circulation des véhicules de tous genres à des vitesses relativement élevées. Une prolifération des accès réduit la sécurité et peut se traduire par des pressions en vue de réduire les limites de vitesse. Pour cette raison, les détachements de parcelles devront généralement comprendre un accès à une route locale plutôt que régionale.

Enfin, la Région respectera, afin de protéger les fermes existantes, le *Code des pratiques agricoles* de 1976 pour s'assurer que les distances entre les exploitations agricoles et les nouveaux aménagements sont suffisantes.

En résumé :

1. **Les municipalités locales doivent prévoir dans leurs plans directeurs locaux des dispositions concernant l'ampleur et la répartition des aménagements qui permettent de :**
   a) **détourner l'aménagement vers les zones autres que les zones de ressources naturelles,**
   b) **conserver le caractère rural de la zone, et**
   c) **veiller à ce que l'ampleur des aménagements éventuels ne dépasse pas la capacité des services de transport, ni des services régionaux d'eau et d'égout désignés sur l'annexe H.**
2. **À intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, le Conseil examinera l'expérience réelle relative à l'ampleur et à la répartition des aménagements en fonction des objectifs d'aménagement dans la zone rurale.**
3. **Tous les aménagements ruraux devront satisfaire aux exigences en matière de services précisées dans la partie 10 de ce Plan.**
4. **Sauf dans les villages, les détachements de parcelles et les lotissements avec un accès donnant sur une route régionale ne seront pas approuvés s'ils ont pour effet de créer de nouvelles zones d'aménagement linéaire ou d'étendre des zones existantes d'aménagement linéaire.**
5. **Lors de l'étude ou de l'approbation de plans directeurs locaux, de plans de lotissement, de projets de détachement de parcelles et d'arrêtés de zonage, le Conseil prendra en compte, entre autres choses, le *Code des pratiques agricoles* de 1976.**

4.2.2 Villages et villages desservis

Les villages dépendant totalement ou presque totalement de services individuels privés sont désignés comme villages sur l'annexe A. Les villages qui ont les services d'eau et d'égouts à partir de réseaux collectifs ou qui n'ont qu'un service à partir du réseau central (en combinaison avec un réseau collectif ou des services individuels privés) sont désignés comme villages desservis sur l'annexe A. On fait cette distinction parce que, dans les villages desservis, la Région doit en outre s'assurer que les aménagements ne dépassent pas la capacité des réseaux collectifs ou de l'extension du service central.

Même dans les villages desservis n'ayant qu'un service central, la densité et l'ampleur des aménagements seront limitées aux niveaux que l'autre service, qu'il soit individuel privé ou collectif, peut

soutenir en toute sécurité. Pour cette raison, le caractère de l'aménagement dans les villages de tous genres sera probablement à peu près le même. La plupart des logements seront des maisons individuelles. Les utilisations non résidentielles auront aussi tendance à être à faible densité et à petite échelle.

Pour ce qui est des villages, la Région cherche surtout à éviter les situations où les services d'eau et d'égouts deviennent nécessaires. La concentration des aménagements dans les villages augmente le danger de contamination de la nappe aquifère par suite du mauvais fonctionnement des systèmes individuels privés de traitement des eaux-vannes, ou d'épuisement de cette nappe. Pour cette raison, les plans d'expansion des villages doivent se fonder sur des études exhaustives des systèmes privés de la zone qu'on se propose d'aménager à proximité du village et de la zone qui l'entoure. De telles études devraient porter sur la qualité de la nappe d'eau souterraine et sur les possibilités géologiques d'installer des systèmes individuels privés sur les terrains. Quant à la nappe d'eau, les études doivent démontrer qu'elle est d'une qualité égale ou supérieure à celle exigée par *Ontario Drinking Water Objectives (1983).*

Toute modification des services dont un village est doté exigera un amendement de l'annexe H. On pourra envisager l'installation de petits réseaux collectifs (qui ne modifient pas la situation des services de l'ensemble d'un village) pour appuyer l'aménagement de logements collectifs dans les villages.

La Région s'intéresse aussi à ce que la planification des villages permette de conserver leur caractère rural et de préserver les terres agricoles et d'autres ressources naturelles. Puisque de nombreux villages étaient les centres de service de la zone agricole, ils sont situés dans des zones désignées Zone de ressources agricoles, où l'aménagement doit être compatible avec l'exploitation agricole. La politique ci-après exige que les municipalités locales examinent la nécessité d'empiéter sur de bonnes terres agricoles pour permettre l'expansion d'un village. Cette politique pourrait exiger qu'un village s'étende dans une direction particulière afin qu'il n'empiète pas sur les terres agricoles, ou elle pourrait pousser les municipalités à favoriser l'aménagement dans un village qui n'est pas situé sur des terres agricoles (p. ex., à Greely plutôt qu'à Vernon). Enfin, afin de protéger les zones de ressources minérales en vue de leur exploitation et les zones écologiques naturelles et les zones de ressources marginales (spéciales) pour les préserver, l'expansion des villages ne devrait pas avoir lieu dans ces zones désignées.

Il convient de situer les centres commerciaux de quartier dans les villages et dans les villages desservis puisqu'ils remplissent la fonction de centres de service pour les zones qui les entourent.

En résumé :

6. **Les villages qui sont entièrement ou surtout desservis par services individuels privés sont désignés comme villages sur l'annexe A.**

7. **Les villages disposant des services régionaux d'eau ou d'égout à partir du réseau central ou qui disposent d'un réseau collectif d'eau et (ou) d'égouts désigné sur l'annexe H sont désignés comme villages desservis sur l'annexe A.**

8. **Les municipalités locales doivent planifier l'aménagement des villages et des villages desservis dans les plans directeurs locaux, qui doivent :**

   a) **définir la croissance prévue sur une période de planification d'au moins dix ans,**

   b) **comprendre un plan du village ou du village desservi indiquant les utilisations des terrains et les routes existantes et proposées, les limites du village ou du village desservi et le nombre total de logements possibles à l'intérieur des limites,**

   c) **justifier toute proposition d'expansion d'un village ou d'un village desservi existant au moment de l'adoption du plan sur des terrains désignés Zone de ressources agricoles sur l'annexe A, en fonction de la demande à long terme d'expansion des villages dans l'ensemble de la municipalité locale, et d'un examen des autres emplacements possibles de cette expansion,**

   d) **s'assurer que toute proposition d'expansion du village ou du village desservi existant au moment de l'adoption du plan n'entraîne pas l'expansion du village sur des terrains désignés Zone de ressources minérales, Zone écologique naturelle ou Zone de ressources marginales (spéciales) sur l'annexe A.**

9. **On peut permettre dans les villages et les villages desservis des utilisations non résidentielles d'une envergure et d'un genre qui répondent aux besoins locaux, y compris les besoins du public voyageur, et (ou) qui utilisent les ressources locales. Les centres commerciaux sont assujettis aux politiques de la section 3.2.3.3.**

10. **Lors de l'étude ou de l'approbation de plans directeurs locaux qui étendent les limites de villages et de villages desservis, ou qui portent le nombre total de logements futurs à un niveau supérieur au nombre établi en conformité avec la politique 8b) ci-devant, le Conseil exigera une étude hydrogéologique suffisamment détaillée pour :**

a) démontrer la capacité des sols et des sous-sols à permettre l'utilisation sûre à long terme des réseaux privés d'égouts,

b) établir que la qualité et la quantité d'eau sont suffisantes pour appuyer les aménagements proposés dans la zone, sans nuire au fonctionnement des puits existants,

c) cerner toute exigence particulière à laquelle il faut satisfaire avant l'approbation du lotissement de toute sous-zone du village proposé; et

d) démontrer que les aménagements proposés ne réduiront ni la qualité ni la quantité de l'eau de puits dans un rayon d'environ deux kilomètres des limites du village ou du village desservi.

11. Lors de l'étude des plans directeurs locaux qui étendent les limites des villages desservis en fonction des services centraux ou collectifs, le Conseil exigera la preuve :

a) que la capacité des réseaux collectifs existants d'eau et (ou) d'égouts ou de l'extension du service central est suffisante pour l'aménagement proposé, et

b) qu'il n'y a pas d'obstacles matériels à la prestation des services susmentionnés à toute zone à l'intérieur du village.

4.2.3 Zones rurales générales

Les terrains désignés Zone rurale générale, ayant une superficie totale d'environ 60 000 hectares, sont caractérisés par un potentiel en ressources naturelles moins grand que les terrains désignés Zone de ressources agricoles, Zone de ressources minérales, Zone écologique naturelle ou Zone de ressources marginales (spéciales). Toutefois, un grand nombre de ces terrains sont en exploitation agricole et d'autres sont les emplacements de carrières. Ils peuvent aussi présenter de bonnes possibilités pour la sylviculture (une ressource pour laquelle aucun terrain n'est spécifiquement désigné dans ce Plan), et ils peuvent contenir des marécages ou des habitats fauniques importants. Par conséquent, même si les terrains sont moins riches en ressources naturelles, leur aménagement doit prendre en compte leur utilisation actuelle et leur potentiel naturel.

Les principales préoccupations de la Région à l'égard de ces zones sont : premièrement, le maintien du caractère rural; deuxièmement, la localisation des aménagements uniquement aux endroits propices aux services individuels privés; et troisièmement, l'aménagement de résidences de campagne en conformité avec des politiques précises.

Les municipalités locales doivent, par le biais de leurs plans directeurs, faire la distinction entre les terrains qu'elles considèrent propices ou non à divers types d'aménagements. Par exemple, les sols organiques désignés sur l'Annexe G et les autres marécages ne conviennent probablement pas à l'aménagement.

L'aménagement de résidences de campagne est défini comme l'aménagement d'une habitation individuelle rurale qui n'est pas située dans les villages ou dans les zones de remplissage résidentiel et qui n'est pas liée à une exploitation agricole. On pourra permettre l'aménagement de résidences de campagne sur des terrains désignés Zone rurale générale, sous réserve de certains critères précis. Une superficie de lot minimale de 0,28 hectares est précisée afin d'obtenir l'assurance raisonnable du fonctionnement sécuritaire des services individuels privés (cette superficie de lot est suffisante pour permettre l'ajout de lits d'ardoise supplémentaires, au besoin) et pour maintenir la dominance du milieu naturel sur le milieu bâti. Toutefois, on fait une exception spécifique à la superficie des lots pour l'aménagement de résidences de campagne liées aux installations de loisirs, du fait que les espaces verts de plein air de l'installation récréative (p. ex., un terrain de golf ou un lac) aideront à conserver le caractère rural de la zone.

En outre, on n'approuvera pas l'aménagement de résidences de campagne à des endroits qui exigeraient l'expansion d'un Village, d'un Village desservi ou de la zone urbaine dans une zone de ressources naturelles. Dans toute la mesure du possible, l'expansion de la zone urbaine et des villages devra se faire sur des terrains désignés Zone rurale générale. Par conséquent, l'aménagement de résidences de campagne ne doit pas empêcher l'utilisation de ces terrains pour l'expansion des villages.

Enfin, les lieux d'implantation des résidences de campagne doivent être attrayants, être boisés et (ou) avoir une topographie variée. L'aménagement de résidences de campagne ne doit pas être approuvé sur des terrains dénués de tout intérêt topographique ou insuffisamment boisés, parce qu'il serait alors difficile de conserver le caractère rural de cette partie de la zone rurale.

En résumé :

12. Les terrains caractérisés par un potentiel en ressources naturelles moins considérable que celui des ressources dont il est question à la partie 5 sont désignés Zone rurale générale sur l'annexe A.

13. Les aménagements résidentiels permis sur les terrains désignés zone rurale générale sont les logements requis pour les activités agricoles, la densification résidentielle permise à la section 4.2.4, les maisons mobiles permises à la section 4.2.5 et les

habitations individuelles sur des lots d'une superficie minimale de 0,8 hectare, qu'ils soient créés par plan de lotissement ou détachement de parcelles.

14. **Les aménagements non résidentiels, d'un genre et d'une ampleur qui répondent aux besoins locaux ou aux besoins du public voyageur, permis sur les terrains désignés zone rurale générale et peuvent comprendre des utilisations industrielles et commerciales liées aux ressources locales et des utilisations industrielles qui exigent de grandes superficies.**

15. **Les politiques comprises dans les plans directeurs locaux pour l'aménagement des terrains désignés zone rurale générale doivent :**

    a) **définir une période de planification d'au moins 10 ans,**

    b) **indiquer, par désignation ou par inclusion de critères, les terrains convenant ou ne convenant pas à divers genres d'aménagements, comme les aménagements résidentiels, industriels et commerciaux, en tenant compte plus particulièrement de facteurs comme les sols organiques, les marécages, les importantes zones d'alimentation de la couche aquifère, les habitats fauniques importants, la topographie et d'autres caractéristiques géographiques qui font en sorte que certains emplacements ne conviennent pas aux services individuels privés, de la qualité et de la quantité de l'eau souterraine et de la demande prévue de divers genres d'aménagements.**

    c) **préciser les utilisations permises pour divers types d'aménagement.**

16. **Nonobstant la politique 13, le Conseil peut approuver des plans de lotissement où les lots pour l'aménagement de résidences de campagne seraient d'une superficie inférieure à 0,8 hectare si :**

    a) **ces lots font partie d'un aménagement comprenant une installation récréative comme un terrain de golf;**

    b) **la totalité de l'aménagement a une superficie de lot moyenne qui n'est pas inférieure à 0,8 hectare par logement, lorsque la moyenne est prise sur l'ensemble des terrains à aménager; et**

    c) **les exigences de la politique 9 à la section 10.1.2 concernant les services individuels privés sont respectées.**

17. **L'aménagement de résidences de campagne sera interdit sur les terrains désignés Zone rurale générale lorsqu'il occuperait les seuls terrains disponibles pour permettre l'expansion d'un village, d'un village desservi ou d'une zone urbaine sur des terrains désignés zone rurale générale.**

18. **L'aménagement de résidences de campagne sur des lots d'une superficie inférieure à 10 hectares doit se faire à des endroits qui sont suffisamment boisés et (ou) suffisamment valonnés pour que les constructions soient quasi-invisibles.**

4.2.4 Densification résidentielle

Il existe un peu partout dans la zone rurale de petites agglomérations dont la taille ou la fonction ne sont pas suffisamment importantes pour qu'on les considère comme des villages. Certaines de ces agglomérations peuvent être identifiées comme des hameaux dans les plans directeurs locaux. À condition que l'importance des aménagements soit proportionnée à celle des aménagements existants, les municipalités locales peuvent décider de permettre le remplissage résidentiel et établir des politiques spécifiques pour en contrôler certains aspects, comme la superficie des lots.

En résumé :

19. **Les politiques des plans directeurs locaux peuvent permettre une certaine densification résidentielle dans les zones désignées zone rurale générale et zone de ressources agricoles comprenant le suffixe "(couloir fluvial)" dans ce Plan, à condition que ces politiques :**

    a) **n'aboutissent pas à des extensions de la longueur ou de la profondeur au-delà de la limite fixée aux lots à aménager au moment de l'adoption de ce Plan, ou à la création de lots considérablement plus petits que les lots actuels, et**

    b) **désignent les zones de densification par des désignations proprement dites ou par l'inclusion des critères pertinents.**

4.2.5 Aménagement de logements collectifs

On pourra permettre certaines formes d'aménagement de logements collectifs dans la zone rurale (p. ex., les parcs de maisons mobiles et les logements pour personnes âgées).

Une maison mobile ou transportable située sur un lot distinct est considérée comme identique à tout autre logement individuel. Un parc de maisons mobiles est constitué de plusieurs maisons mobiles

qui se partagent des terrains, des services et des installations. Elles peuvent être occupées selon un régime de location ou de copropriété ou un autre mode d'occupation semblable. Ces parcs ont habituellement une densité plus forte qu'un aménagement rural typique. Il pourra être nécessaire d'installer des services d'eau ou d'égouts collectifs pour permettre ce genre d'aménagement (ou il se peut que les terrains soient suffisamment grands pour être desservis par des services individuels privés).

Si un aménagement de logements collectifs est desservi par un seul réseau d'adduction d'eau ou d'évacuation des eaux-vannes, ce réseau est, par définition, un réseau collectif. La politique 8 de la section 10.1.2 exige la conclusion de certains accords relatifs à ces réseaux collectifs.

Généralement, l'aménagement de logements collectifs n'est permis que dans les villages et les villages desservis. On fait une exception dans le cas des parcs de maisons mobiles, qui peuvent aussi être permis dans les zones rurales générales.

En résumé :

20. L'aménagement de logements collectifs pourra être permis dans les villages et les villages desservis si :

a) le plan directeur local contient des politiques concernant le genre, l'ampleur et l'emplacement de l'aménagement de logements collectifs, et

b) les exigences de la politique 8 de la section 10.1.2 concernant les réseaux collectifs privés sont respectées.

21. En plus de la politique 20, le Plan permet également l'aménagement de terrains pour maisons mobiles dans la zone désignée zone rurale générale.

PARTIE 5 : POLITIQUES RELATIVES AUX ZONES DE RESSOURCES

5.0 INTRODUCTION

Afin de protéger, d'embellir et, s'il y a lieu, d'utiliser les ressources naturelles d'Ottawa-Carleton, le Conseil se propose d'agir dans trois domaines principaux : l'agriculture, les ressources minérales et le milieu naturel.

La zone rurale a été divisée, en fonction des caractéristiques naturelles des sols, en un certain nombre de zones qui traduisent les préoccupations ci-devant. Ces zones sont désignées sur l'annexe A et les sections suivantes décrivent les politiques du Conseil pour chacune.

5..1 ZONES DE RESSOURCES AGRICOLES

5.1.1 Introduction

Un des buts dont il a été question à la partie 1 est de "protéger les ressources naturelles importantes". Les terres très propices à l'agriculture sont une ressource de ce genre. L'exploitation agricole est la principale utilisation des terrains d'Ottawa-Carleton. En 1981, 2 002 fermes de recensement occupaient 144 000 hectares des 276 000 hectares que représente la superficie totale de la Région. Leur valeur en capital par acre est considérablement plus élevée que la moyenne pour l'est ontarien. Par rapport à d'autres comtés de l'est ontarien, Ottawa-Carleton est le premier producteur de lait, a le plus grand nombre de bétail, de veaux, de moutons et d'agneaux, et contient la plus grande superficie de production de fruits, de légumes, de maïs grain, de maïs fourrager, d'orge et de céréales mélangées.

Ainsi, l'agriculture contribue de façon importante à l'économie régionale. Le maintien de l'exploitation agricole assure l'utilisation productive des terres agricoles et contribue ainsi à répondre aux besoins alimentaires globaux de la province.

En résumé, l'intérêt régional est le suivant :

1. **La viabilité à long terme de l'industrie agricole dans Ottawa-Carleton.**

5.1.2 Objectifs pour les zones de ressources agricoles

Les terres agricoles sont une ressource naturelle non renouvelable importante qu'il faut protéger si l'on veut en permettre l'utilisation par les générations futures.

De plus, les agriculteurs doivent avoir l'assurance que leurs placements dans la production agricole et leur engagement envers l'agriculture ne seront pas compromis par des utilisations incompatibles des terrains. Par exemple, les résidences non agricoles dans les zones agricoles peuvent créer certains problèmes pour les agriculteurs, comme le manque de contrôle des mauvaises herbes, les chiens, ou la circulation accrue qui entre en conflit avec les machines agricoles plus lentes. Par ailleurs, les ménages non agricoles peuvent se plaindre des odeurs et des bruits provenant des exploitations agricoles.

En plus des politiques de ce Plan, de nombreuses questions influent sur l'agriculture. Il est souhaitable que le Conseil étudie comment il peut étayer les objectifs dont il est question ci-devant de mesures en dehors de ce Plan. Ces mesures pourraient comprendre les représentations auprès des gouvernements fédéral et provincial sur les questions agricoles, ou l'aide à l'établissement de marchés de produits agricoles.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Protéger de l'intrusion d'autres utilisations les principales zones de production agricole et les autres terres propices à l'agriculture.**
2. **Veiller à ce que les utilisations qui seraient incompatibles avec les activités agricoles ne soient pas établies dans les zones agricoles productives.**

5.1.3 Politiques pour les zones de ressources agricoles

Les politiques nécessaires pour appuyer les objectifs du Conseil à l'égard des zones agricoles comprennent : la désignation de ces zones, la définition des utilisations permises, les critères pour les détachements de parcelles et la façon d'aménager les enclaves de mauvaises terres dans les zones agricoles.

5.1.3.1 Utilisations permises dans les zones de ressources agricoles

La meilleure façon de protéger les terres agricoles des utilisations non agricoles consiste à identifier les terrains agricoles et à appliquer les politiques établies dans ce Plan, qui prévoient la localisation des utilisations non agricoles dans d'autres zones. La mesure dans laquelle une zone convient à l'agriculture est fonction d'un certain nombre de variables qui comprennent les possibilités agricoles des sols, le genre d'utilisation agricole des terres et le degré de fragmentation des utilisations non agricoles. L'intention globale consiste à délimiter de grandes enclaves de terres agricoles.

Les zones de ressources agricoles désignées sur l'Annexe A ont été délimitées à partir des cartes des sols d'Ottawa-Carleton établies par l'Ontario Institute of Pedology. Les désignations comprennent, premièrement, presque toutes les terres ayant des possibilités agricoles des catégories 1, 2 ou 3; deuxièmement, certains terrains contigus aux terrains désignés ci-dessus ayant des possibilités agricoles de la catégorie 4 et qui étaient exploités en 1985; troisièmment, certaines zones de cultures spéciales. Les limites des zones de ressources agricoles ont été tracées de façon à empêcher l'empiètement des aménagements non agricoles dans les zones agricoles.

Dans les zones de ressources agricoles, on permettra surtout les utilisations directement liées à l'agriculture, qui doivent forcément être situées à proximité des exploitations agricoles, afin de réduire le plus possible les conflits. On ne s'attend pas à une augmentation considérable de la population agricole. Le besoin d'utilisations non résidentielles supplémentaires dans la zone rurale viendra du public voyageur ou d'une augmentation de la population non agricole. Le Plan prévoit la satisfaction de ces besoins dans les villages et sur les terres désignées Zone rurale générale.

En résumé :

1. **Sont désignées sur l'annexe A les zones de ressources agricoles où les utilisations suivantes sont permises :**

   a) **l'agriculture,**

   b) **la sylviculture,**

   c) **les utilisations liées à la conservation ou à la gestion du milieu naturel,**

   d) **les utilisations récréatives en plein air sur les terrains présentant de faibles possibilités agricoles, à condition qu'elles ne nuisent pas aux activités agricoles avoisinantes,**

   e) **les utilisations industrielles et commerciales directement liées à l'agriculture, qui doivent forcément être situées à proximité des exploitations agricoles, y compris les utilisations comme les points de rassemblement du bétail, les installations de séchage du grain, l'entreposage des produits agricoles et les opérateurs de machines agricoles. Dans toute la mesure du possible, ces utilisations seront situées sur des terrains peu propices à l'agriculture. En outre, elles ne nuiront pas aux activités agricoles dans les environs,**

   f) **les carrières, y compris les mines souterraines, sur des terres peu propices à l'agriculture,**

   g) **les sablières et gravières qui, si elles se trouvent sur des terres très fertiles, seront assujetties à un plan de remise en état indiquant comment l'emplacement sera remis en état en vue d'une utilisation agricole productive,**

   h) **les sablières ou gravières et carrières en bordure de route qui, si elles se trouvent sur des terres très propices à l'agriculture, seront assujetties à un plan de remise en état indiquant comment l'emplacement pourra être remis en état en vue d'une utilisation agricole productive,**

   i) **dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière ou gravière, d'une carrière, d'une mine souterraine, d'une sablière ou gravière en bordure de route ou d'une carrière en bordure de route, les utilisations conformes aux politiques a) à e) et j) à l) pourront être permises,**

   j) **la densification résidentielle en conformité avec la section 4.2.4.**

   k) **les maisons individuelles et bâtiments annexes sur chacun des lots existants ayant façade sur une route publique entretenue toute l'année.**

   l) **les aménagements résidentiels, conformément aux sections 5.1.3.2 et 5.1.3.3.**

2. **Lors de l'application de la politique 1 ci-dessus, le Conseil doit demander l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation et doit tenir compte, entre autres choses :**

   a) **des Directives concernant les terres agricoles et de toute déclaration de principe ultérieure adoptée en vertu de l'article 3 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*,**

   b) **des cartes des sols de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton établies par l'Ontario Institute of Pedology,**

   c) **du Code des pratiques agricoles de 1976.**

5.1.3.2 Détachements de parcelles agricoles dans les zones de ressources agricoles

Les détachements de parcelles agricoles qui créent de nouveaux terrains à bâtir mènent progressivement à la fragmentation des terres agricoles et à la perte de terrains pour l'exploitation agricole. De plus, chaque maison neuve est une source possible de conflit avec les activités agricoles. Au fil du

temps, les maisons changent de main et le résident agricole initial peut être remplacé par des résidents venant d'un milieu urbain qui sont moins bien disposés à l'égard des pratiques agricoles. Ces considérations deviennent plus importantes à long terme et la création de détachements de parcelles ne doit donc pas se poursuivre indéfiniment.

Les politiques concernant les détachements de parcelles lors de la retraite se fondent sur le principe que, pour être admissible à un détachement, une personne devra avoir consacré une partie considérable de sa vie active à l'exploitation agricole.

La *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* permet au Conseil de déléguer ses pouvoirs d'autorisation des détachements de parcelles. En 1987, le Conseil avait délégué ces pouvoirs à un Comité régional des lotissements (pour Cumberland, Goulbourn, Osgoode, Rideau, Rockcliffe Park et Carleton-Ouest) et à des comités d'ajustement locaux dans toutes les autres municipalités locales.

En résumé :

3. **Dans les zones de ressources agricoles, on pourra permettre les détachements de parcelles agricoles :**

   a) **pour créer un lot pour chaque agriculteur aux fins de retraite, pourvu que la ferme n'ait pas été subdivisée pour la même raison après le 1er janvier 1970;**

   b) **pour créer un lot sur chaque ferme existant à la date de l'adoption de cette politique pour le logement d'ouvriers agricoles à plein temps, pourvu que la ferme originelle n'ait pas déjà été subdivisée pour la même raison;**

   c) **pour un logement devenu excédentaire par suite du regroupement d'exploitations agricoles;**

   d) **pour modifier les limites entre les exploitations agricoles, mais sans créer de lot à construire; et**

   e) **pour créer une nouvelle propriété destinée à être utilisée exclusivement comme exploitation agricole, à condition que cette propriété et la parcelle centrale restante soient suffisamment grandes pour les genres d'activités proposés. À cet égard, le Conseil, ou l'organisme à qui il aura délégué ses pouvoirs, demandera l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation.**

4. **Aux fins de l'application de la politique 3 a), un "agriculteur" est une personne dont la principale occupation consiste à travailler sur une ferme. L'agriculteur doit avoir travaillé sur une ferme en Ontario pendant au moins 20 ans, et se retirer de l'agriculture au moment où le détachement de parcelle sera accordé. Aux fins de l'application de la politique 3 b), il faudra prouver la nécessité d'une telle subdivision, compte tenu de la taille de l'exploitation agricole.**

5. **Lors de l'étude d'une proposition en vue de créer un terrain en conformité avec la politique 3 a) et 3 b) ci-devant, le Conseil ou l'organisme auquel il a délégué ses pouvoirs doit :**

   a) **demander l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation afin de s'assurer qu'il n'y aura pas d'effet néfaste sur les activités agricoles des environs et, en particulier, prendre en compte le Code des pratiques agricoles de 1976.**

   b) **tenir compte du fait qu'il est préférable que la parcelle soit située sur des terres peu propices à l'agriculture.**

   c) **exiger des preuves suffisantes pour démontrer que l'emplacement convient pour l'installation des services individuels privés, tel qu'il est précisé à la politique 10 de la section 10.1.2.**

   d) **permettre un détachement de parcelle qui crée un accès supplémentaire à une route régionale seulement lorsqu'il n'y a pas d'autre emplacement possible pour cet accès.**

5.1.3.3 Enclaves de terrains peu fertiles dans les zones de ressources agricoles

Il existe dans les zones de ressources agricoles des enclaves de terrains peu fertiles qui ne servent pas à la production agricole. Ces enclaves sont entourées d'exploitations agricoles. Parce qu'elles sont petites et éparpillées, on ne les a pas désignées Zone rurale générale puisque cela permettrait une vaste gamme d'utilisations dont certaines, y compris les lotissements pour l'aménagement de résidences de campagne, seraient incompatibles avec les activités agricoles avoisinantes. Les politiques ci-après reconnaissent la différence entre ces enclaves et les terres agricoles environnantes, mais établissent des critères pour réduire le plus possible la possibilité de conflits entre les activités permises dans ces enclaves et les activités agricoles.

Si les municipalités locales veulent permettre l'aménagement dans ces enclaves, ces dernières doivent être désignées dans les plans directeurs locaux par un amendement dont l'étude aura tenu compte de tous les terrains de la municipalité locale désignés Zone de ressources agricoles afin d'obtenir une vue d'ensemble des retombées de la politique sur l'ensemble de la collectivité agricole

dans chaque municipalité locale avant qu'on arrive à une décision sur la mesure dans laquelle une politique est souhaitable; ou les plans directeurs locaux peuvent énoncer des politiques qui permettent de tels aménagements, sous réserve d'arrêtés de zonage particuliers.

En résumé :

6. **On pourra créer par détachement de parcelles des terrains résidentiels non agricoles dans les zones désignées Zone de ressources agricoles dans ce Plan sur les terres qui affichent toutes les caractéristiques suivantes :**

   a) **ont des possibilités agricoles de la catégorie 5 ou d'une catégorie inférieure selon les indications des cartes des sols de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton établies par l'Ontario Institute of Pedology,**

   b) **ne servent pas ou ne peuvent servir comme partie d'une exploitation agricole adjacente,**

   c) **donnent sur une route publique entretenue à longueur d'année,**

   d) **sont suffisamment boisées d'arbres à maturité pour protéger les maisons des activités agricoles avoisinantes,**

   pourvu que le plan directeur local énonce des politiques qui permettent la création de tels lots par arrêté de zonage particulier, ou que ces terres aient été désignées dans le plan directeur local par un amendement qui tient compte de tous les terrains désignés zone de ressources agricoles dans cette municipalité locale.

7. **En appliquant la politique 6 (ci-dessus), le Conseil doit s'assurer qu'aucune nouvelle zone d'aménagement linéaire ne sera établie. De plus, le Conseil devra tenir compte de l'*Agricultural Code of Practice* de 1976.**

8. **Les terrains créés en conformité avec la politique 6 doivent avoir une superficie minimale de deux hectares et satisfaire aux exigences de la politique 10 à la section 10.1.2.**

5.2 RESSOURCES MINÉRALES

5.2.1 Introduction

Les dépôts de sable, de gravier et de calcaire constituent les principales ressources minérales de la Région. Les ressources minérales occupent une place importante dans notre société moderne. Elles ont de nombreuses applications dans la construction d'habitations, d'écoles, de centres commerciaux et d'usines, pour la construction et la réparation de routes, et pour les tuyaux d'égout et d'adduction d'eau, pour ne citer que quelques applications. Elles peuvent être utilisées à un état relativement naturel, par exemple, comme remblai ou pour l'infrastructure des routes, ou être transformées en matériaux servant à l'industrie de la construction, tels le ciment, les produits en béton, l'asphalte ou les briques.

5.2.2 Réserves de ressources minérales

Le ministère des Richesses naturelles a évalué la qualité et la quantité de calcaire, de sable et de gravier dans la Région. Cependant, l'extraction de ces matériaux n'est pas toujours possible, en raison des utilisations existantes des terres et d'autres facteurs.

On estime les réserves de calcaire à 49,8 milliards de tonnes, que l'on a classées en deux catégories de qualité. Le matériau de catégorie 1 (celui qui se prête le mieux à l'asphalte et à la fabrication d'objets en béton) comprend quelque 44,5 milliards de tonnes.

Les réserves de sable et de gravier sont beaucoup moindres. Nous les avons classées en quatre catégories, dont les trois premières répondent aux différentes normes de qualité fixées par le ministère des Transports et des Communications pour la production d'asphalte et de béton ou comme infrastructure de routes. Les réserves de ces trois premières catégories atteignent 49 millions de tonnes - sans compter les réserves qui se trouvent sur le terrain de Transports Canada à l'aéroport d'Ottawa.

5.2.3 Facteurs touchant la disponibilité des dépôts minéraux

Trois facteurs - économique, écologique et qualité des matériaux - ont des incidences sur la disponibilité immédiate des zones qui doivent être désignées comme Zones de ressources minérales.

5.2.3.1 Considérations économiques

Les frais de transport constituent une proportion élevée du coût final de l'agrégat. Pour réduire les cots, il est préférable d'établir des sablières ou gravières et carrières près de leurs principaux marchés, et le ministère des Richesses naturelles note que, dans la région d'Ottawa, l'ouverture de nouvelles carrières de calcaire (par opposition à l'expansion des carrières établies) se fait généralement

à 14 kilomètres[1] ou moins de la bordure de la zone urbaine. Pour le sable et le gravier, cependant, la disponibilité limitée d'un matériau de bonne qualité en permet l'extraction économique à de plus grandes distances.

Pour les carrières, une deuxième considération économique est la profondeur du matériau de surface qu'il faut déblayer pour exposer la ressource minérale. Le ministère des Richesses naturelles indique qu'il n'est habituellement pas rentable dans Ottawa-Carleton de déblayer plus de 1,5[2] mètres de matériau de surface.

5.2.3.2 Considérations écologiques

Les contraintes écologiques ci-après ont été prises en compte dans la délimitation des terres à désigner comme Zones de ressources minérales :

- terres désignées comme Zones écologiques naturelles, Zones de ressources marginales (spéciales), Zones de ressources agricoles ou Zones d'aménagement urbain;
- terres situées dans les couloirs fluviaux de la rivière des Outaouais et de la rivière Rideau;
- terres situées dans la ceinture de verdure;
- maisons, lotissements résidentiels approuvés et terrains à l'intérieur des villages.

5.2.3.3 Qualité du matériau

En raison de la disponibilité éventuelle d'une immense quantité de calcaire de catégorie 1, il n'y a pas lieu, de façon générale, de désigner des zones de catégorie 2. Cependant, afin de réduire les coûts de transport, on a désigné certaines zones de calcaire de catégorie 2 dans la partie nord-est de la région vu que la quasi-totalité du dépôt adjacent de catégorie 1 est stérilisée par des facteurs écologiques.

En raison de l'offre limitée des trois premières catégories de sable et de gravier, tous ces dépôts devraient être désignés à moins d'être stérilisés par des facteurs écologiques.

5.2.4 Zones à désigner comme Zones de ressources minérales

Comme on l'a vu plus haut, tous les dépôts des trois premières catégories de sable et de gravier devraient être désignés à moins d'être stérilisés par des facteurs écologiques.

Il n'est pas indispensable de rendre disponibles tout de suite tous les dépôts de calcaire qui répondent aux critères notés aux sections 5.2.3.1, 5.2.3.2 et 5.2.3.3. Dans le choix des dépôts à désigner, on a considéré quatre facteurs dans leur ensemble :

- les zones pour lesquelles il existe déjà des permis d'exploitation de sablières ou de carrières,
- les zones rapprochées de la zone urbaine,
- les zones rapprochées des routes provinciales,
- les zones les plus grandes.

5.2.5 Protection des sablières et carrières à l'extérieur des zones de ressources minérales

Parce que les opérations d'extraction existantes constituent une proportion importante de l'approvisionnement régional futur d'agrégats, il importe d'en faire une utilisation complète et de ne pas permettre que leur exploitation soit restreinte par des nouveaux aménagements situés trop près.

Une deuxième considération relative à la protection des sablières ou gravières et des carrières concerne la désignation de la zone sous permis dans les arrêtés de zonage. Cela présente plusieurs avantages.

Tout d'abord, en désignant les sablières ou gravières et les carrières, on leur donne le statut d'utilisation conforme et, par conséquent, si l'un des ouvrages en place et affectés aux opérations d'extraction est détruit, il est possible de le reconstruire et de poursuivre l'exploitation.

En second lieu, en les délimitant sur une carte, on facilite le processus d'examen des aménagements adjacents proposés qui est décrit ci-après.

Troisièmement, cela donne une information qui fait connaître aux éventuels acheteurs des terrains adjacents l'existence d'une zone sous permis si l'extraction n'est pas encore commencée. Cela pourrait contribuer à éliminer l'établissement d'utilisations incompatibles dans le voisinage.

---

1 ce chiffre est donné à titre indicatif seulement et n'indique nullement qu'il ne faut pas permettre de carrières au-delà de cette distance.

2 ce chiffre est donné à titre indicatif seulement et n'indique nullement qu'il ne faut pas permettre l'extraction minière lorsque le matériau de surface est à plus de 1,5 mètre de profondeur.

5.2.6 Sable siliceux

Le sable siliceux est un minéral dont les principales utilisations au Canada sont : sable pour la fabrication de verre, sable de fonderie, fondant, production d'abrasifs artificiels et fabrication de ferro-silicium. Les réserves de sable de faible qualité en Ontario et au Québec peuvent répondre aux besoins de la plupart de ces industries. Cependant, la plupart du sable de qualité supérieure requis dans les industries de verre et de la fonderie doit être importé des États-Unis.

On a repéré six dépôts de sable siliceux de haute qualité dans l'est ontarien. L'un d'entre eux est dans Ottawa-Carleton, au nord-est des Harwood Plains dans la ville de Kanata, (lot 20, concession III). À l'heure actuelle, on n'a pas encore établi clairement la nécessité de désigner le dépôt particulier d'Ottawa-Carleton par rapport aux cinq autres dépôts de l'est ontarien; néanmoins, il y aurait lieu d'examiner de près tout aménagement proposé qui aurait pour effet de stériliser le dépôt, avant de décider de procéder ou non à l'aménagement.

5 2.7 Politiques

Par conséquent, le Conseil :

1. **Désigne comme Zone de ressources minérales les zones indiquées à l'annexe A.**
2. **Compte permettre les utilisations suivantes dans les zones de ressources minérales :**
   a) **sablières ou gravières, carrières et mines souterraines**[1]
   b) **sablières ou gravières et carrières en bordure de route;**
   c) **agriculture;**
   d) **foresterie, et**
   e) **autres utilisations non résidentielles liées aux utilisations précédentes, dans la mesure où elles n'empêchent pas l'ouverture d'une sablière ou gravière, d'une carrière ou d'une sablière ou gravière en bordure de route.**
3. **Estime que, dans les zones de ressources minérales, dès l'épuisement et la cession du permis d'exploitation d'une sablière ou gravière, d'une carrière ou gravière en bordure de route ou d'une carrière en bordure de route, on peut permettre des utilisations en plus de celles qui sont énumérées dans la politique 2 en conformité avec les politiques de la section 4.2.3 (Zones rurales générales), sauf les utilisations résidentielles. L'utilisation de la terre selon cette politique assurera que la possibilité d'extraction de minerai sur d'autres terres désignées comme terres de ressources minérales ne sera pas limitée.**
4. **Estime que, dans les zones de ressources minérales, si les données techniques, après examen par le ministère des Richesses naturelles, démontrent que les ressources minérales d'un emplacement particulier ne se prêtent pas à l'exploitation, l'emplacement pourra être affecté à des utilisations autres que celles énumérées dans la politique 2 en conformité avec les politiques à la section 4.2.3 (Zones rurales générales), sauf aux utilisations résidentielles. De plus, lorsque la zone de ressources minérales englobe des zones de sols organiques désignées sur l'annexe G, les politiques à la section 7.2.2 (Contraintes écologiques) s'appliqueront. L'utilisation de la terre selon cette politique assurera que la possibilité d'extraction minérale sur les autres terres désignées comme Zones de ressources minérales ne sera pas restreinte.**
5. **Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles ou les arrêtés de zonage et les plans de localisation, ou les amendements y afférents, touchant un terrain situé à 450 mètres ou moins, dans le cas des gisements de calcaire, et à 120 mètres ou moins, dans le cas des dépôts de sable et de gravier, de la limite d'une zone de ressources naturelles, le Conseil devra demander l'avis du ministère des Richesses naturelles et du ministère de l'Environnement pour s'assurer que la possibilité d'extraire des minéraux sur les terres désignées comme terres de ressources minérales ne sera pas restreinte.**
6. **Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les plans de logements en copropriété, les détachements de parcelles, les arrêtés de zonage et les plans de localisation, ou les amendements y afférent touchant un terrain situé à 450 mètres ou moins de la zone autorisée d'une carrière ou d'une carrière en bordure de route, ou à 120 mètres ou moins de la zone autorisée d'une sablière ou gravière ou d'une sablière ou gravière en bordure de route, le Conseil devra demander l'avis du ministère de l'Environnement pour s'assurer que la méthode d'extraction et l'étendue ultime de l'opération d'extraction ne seront pas restreintes.**

---

1 l'exploitation d'une "mine souterraine" signifie l'extraction minière par forage horizontal dans le roc à partir d'une face de carrière sans déranger le terrain situé au-dessus.

7. **Estime qu'il faut classer la zone autorisée des sablières ou gravières (y compris des sablières ou gravières en bordure de route) comme zone d'extraction dans les arrêtés de zonage, sauf dans les zones désignées comme Zones écologiques naturelles, Zones de ressources marginales (spéciales) et dans les zones désignées par le suffixe "(couloir fluvial)". Ce zonage peut ne pas être requis pour les zones autorisées qui, de l'avis du ministère des Richesses naturelles, présentent peu de valeur au titre des ressources compte tenu de la qualité du matériau qui peut en être extraite.**

8. **Estime que les plans directeurs locaux des municipalités locales doivent comprendre les politiques 1 et 2 ci-dessus, mais qu'il sera possible d'établir les politiques exigeant un amendement à un arrêté de zonage avant l'établissement d'une sablière ou d'une carrière.**

9. **Estime que, nonobstant les autres politiques contenues dans le présent Plan, lorsqu'il existe des parois de carrière à la date de l'adoption de la présente politique par le Conseil régional, il y aura lieu de permettre l'extraction minière souterraine, y compris l'utilisation de l'espace créé par cette extraction, sous réserve, entre autres exigences, du respect des exigences régionales en matière d'élimination des déchets et d'adduction d'eau, d'égouts, de routes et de transports publics.**

10. **Lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les détachements de parcelles, les arrêtés de zonage, les plans de localisation, ou les amendements y afférents, touchant des terrains situés à 450 mètres ou moins du lot 20, concession III, ville de Kanata, le Conseil estime que, nonobstant la désignation de Zone rurale générale, il faudra demander l'avis du ministère des Richesses naturelles pour déterminer s'il y a lieu de permettre ou non la proposition, compte tenu de l'importance du gisement de sable siliceux sur la propriété par rapport aux autres dépôts dans l'est ontarien.**

11. **Estime qu'il y aura lieu, au plus tard dix ans à compter de l'adoption des présentes politiques, d'étudier s'il faudrait désigner d'autres zones comme Zones de ressources minérales.**

5.3 ZONES ÉCOLOGIQUES NATURELLES

5.3.1 Introduction

La région d'Ottawa-Carleton est caractérisée par une végétation, une topographie, une faune et une géologie variées dans les mêmes secteurs géographiques ou contigus. Les motifs qui justifient la protection de ces caractéristiques, quoique pas nécessairement dans tous les cas, sont :

- de conserver des aires pour la faune;
- de conserver des aires à des fins scientifiques et éducatives;
- de conserver des aires d'intérêt botanique;
- de conserver le pittoresque;
- de réserver des terrains à des fins de foresterie;
- de conserver les ressources en eau et des terres saturées.

Les zones écologiques naturelles figurant aux annexes A et B ne sont pas nécessairement celles qui devraient être protégées, mais ce sont les plus importantes dans la zone d'aménagement. Les municipalités locales adopteront les désignations pour d'autres secteurs d'intérêt local dans leur propre plan directeur.

Pour identifier les zones désignées aux annexes A et B comme zones écologiques naturelles, la Municipalité régionale a fait faire deux études importantes[1] et s'est prévalue de l'avis de plusieurs autres sources, notamment les sociétés de conservation, le ministère des Richesses naturelles et l'Ottawa Field Naturalists' Club.

La désignation des zones écologiques naturelles a pour but de protéger ces secteurs, mais ne signifie pas qu'elles peuvent être utilisées par le public. L'utilisation publique n'est permise que lorsque les terrains sont de propriété publique. Ces terrains feront l'objet de plans de gestion qui établiront les types d'activités prévues. Les plans de gestion tiendront compte des intérêts des propriétaires privés des environs. Lorsque les terrains ne sont pas d'appartenance publique, le propriétaire aura la discrétion d'en autoriser l'accès. L'utilisation des zones écologiques naturelles sera régie par les principes établis au paragraphe 5.3.6.

---

1 Reed, Dr.Robert M., *An Ecological Study of Conservation-Recreation Areas in the Regional Municipality of Ottawa-Carleton* (2 rapports) Université d'Ottawa, 1975 et 1976.

5.3.2 Acquisition foncière

Afin de réaliser les objectifs adoptés à l'égard des zones écologiques naturelles et énoncés au paragraphe 5.3.1, des terrains devront être achetés. Toutefois, de nombreux propriétaires ne sont pas désireux de vendre leurs terrains; les acquisitions se feront donc uniquement si le propriétaire est intéressé à vendre son terrain.

Les principes régissant les acquisitions foncières sont énoncés au paragraphe 5.3.6.

5.3.3 Travaux publics

Le Conseil est conscient que certains travaux publics pourraient avoir un effet néfaste sur les zones écologiques naturelles, que ce soit par la construction de travaux ou par leur utilisation ultérieure, mais que certains travaux publics seront nécessaires pour assurer la bonne gestion de ces zones. Le Conseil a donc l'intention d'interdire la construction et d'autoriser l'utilisation.

Aux termes de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, les travaux publics peuvent être réglementés par les plans directeurs s'ils relèvent de la compétence d'un conseil ou d'une commission locale. Ce genre de travaux publics est assujetti aux principes énoncés au paragraphe 5.3.6.

Dans le cas des travaux publics non régis par le présent Plan directeur, le Conseil a l'intention de tenir compte des objectifs établis à l'égard des zones écologiques naturelles au paragraphe 5.3.1 lorsqu'il sera appelé à formuler des commentaires sur les travaux proposés.

5.3.4 Caractéristiques géomorphologiques, géologiques et paysagères

Il existe dans l'ensemble de la zone d'aménagement, outre les zones écologiques naturelles, d'autres genres de caractéristiques naturelles qui méritent une attention particulière.

En 1975, la Municipalité régionale et le ministère des Richesses naturelles ont entrepris une étude de la zone d'aménagement afin de cerner les caractéristiques géomorphiques et géologiques qu'il serait souhaitable de conserver. Celles-ci, figurent aux annexes A et B. Le but est de conserver suffisamment de chaque caractéristique pour être en mesure d'en observer les particularités.

D'autres éléments de valeur devraient aussi être protégés. Il pourrait s'agir, par exemple, de lieux qui donnent une excellente vue du paysage environnant ou d'un très beau paysage rural. On trouve notamment de bons exemples de ceci près de plusieurs escarpements dans les environs d'Orléans et de Cumberland. Ainsi, pour ne pas nuire à ces escarpements, deux points sont primordiaux - empêcher tout aménagement ou exploitation (de carrière, par exemple) sur la surface de l'escarpement et établir une marge de reculement assez grande pour empêcher qu'un aménagement soit visible d'en bas. On vise à assurer une protection selon les caractéristiques particulières dans chaque cas.

5.3.5 Zone de conservation (urbaine)

À l'intérieur de la limite extérieure de la ceinture de verdure, on trouve certaines zones de terres, sous propriété publique qui, pour diverses raisons, revêtent une importance écologique. Ces zones sont, avec leurs caractéristiques les plus importantes, les suivantes :

- les bois, l'étang et la rive de Britannia - qui présentent une très grande diversité de types d'habitats pour une vaste gamme et un grand nombre d'oiseaux, de reptiles et d'autres formes de faune;
- la rive et les falaises du parc Rockcliffe - la rive et les falaises calcaires adjacentes sont l'habitat de 30 espèces importantes connues de plantes et d'une colonie de salamandres à deux lignes;
- les bois de la Base aérienne de Rockcliffe - qui sont un secteur forestier relativement vierge, avec plusieurs espèces végétales importantes ou inusitées (p. ex., noyer tendre, noyer amer).

L'importance de protéger ces zones tient à la fois à leurs caractéristiques écologiques particulières et à leur relative proximité du centre urbain, qui les met à la portée d'un nombre considérable d'utilisateurs éventuels.

Puisque ces terres sont déjà du domaine public, il n'est pas aussi nécessaire d'en prévoir l'aménagement ou l'utilisation limité que le Conseil estime souhaitable pour les terres de propriété privée. Les types d'utilisations permises se limitent à celles qui ne bouleversent pas l'environnement naturel. En raison de leur proximité par rapport à une grande population, il peut être nécessaire d'envisager des restrictions d'utilisation dans la gestion de ces zones pour assurer la protection de leurs caractéristiques névralgiques.

L'aménagement doit se limiter à ce qui est nécessaire dans les intérêts de la conservation. À ce titre, la réalisation d'équipements de loisirs ne serait généralement pas conforme à l'esprit de cette désignation.

5.3.6 Politiques

Par conséquent, le Conseil :

1. **Désigne comme Zones écologiques naturelles les secteurs figurant aux annexes A et B;**
2. **Se propose d'autoriser les utilisations suivantes dans les zones écologiques naturelles :**
   a) **maison unifamiliale et bâtiments annexes sur chaque terrain existant dont la façade donne sur une voie publique entretenue à longueur d'année,**
   b) **exploitation agricole, y compris les aménagements résidentiels requis,**
   c) **exploitation forestière aux termes de la *Loi sur les forêts*, L.R.O. 1980,**
   d) **utilisations récréatives ne nuisant pas aux caractéristiques naturelles du milieu,**
   e) **utilisations propres à la conservation ou à la gestion des ressources en eau, de la faune ou d'autres caractéristiques naturelles,**
   f) **utilisations faisant usage des caractéristiques naturelles de ces zones, à des fins scientifiques et éducatives,**
3. **Se propose, dans les zones écologiques naturelles,**
   a) **d'annoncer qu'il est disposé à acheter des terrains si les propriétaires fonciers désirent les vendre,**
   b) **à la demande du propriétaire foncier, de négocier un prix mais, si dans un délai de six mois, aucune entente n'est conclue, d'établir un prix conformément à la *Loi sur l'expropriation*, ou**
   c) **à la demande du propriétaire foncier, d'exproprier la propriété aux termes de la *Loi sur l'expropriation*,**
   d) **de ne pas acquérir d'ajouts, sauf à la demande du propriétaire,**
   e) **d'être disposé à n'acheter qu'une partie de la propriété, à condition que les dimensions de la parcelle non acquise satisfassent aux exigences de la municipalité locale.**
4. **Se propose, dans les zones écologiques naturelles,**
   a) **de faire gérer les terrains qu'il a acquis par le ministère des Richesses naturelles. Cependant, si d'autres dispositions étaient proposées et considérées réalisables et souhaitables par le Conseil, de les prendre en considération,**
   b) **de mettre sur pied des comités consultatifs locaux pour réexaminer le programme de gestion élaboré par le ministère des Richesses naturelles, qui pourront conseiller le Conseil et le Comité d'urbanisme à cet égard, après consultation avec les parties intéressées. Le mandat de ces comités sera établi au besoin,**
   c) **de consulter le ministère des Richesses naturelles pour que soient adoptées les pratiques de gestion suivantes concernant les terrains qui lui appartiennent :**
      (i) **des utilisations récréatives ne devraient être établies que lorsqu'un plan de gestion aura été préparé de concert avec les comités mentionnés en 4b),**
      (ii) **des terrains devraient être aménagés à des fins publiques uniquement s'ils comportent un accès d'une emprise libre ou d'un autre terrain public comportant un accès,**
      (iii) **des bornes devraient être posées aux quatre angles de la propriété de la Région,**
      (iv) **des terrains pourront être loués dans un but précis, sous réserve des intérêts des propriétaires voisins, des caractéristiques de la propriété et des objectifs du Conseil énoncés au paragraphe 5.3.1.**
   d) **de continuer à verser des subventions en remplacement d'impôt aux municipalités locales pour les terrains acquis, ces subventions étant calculées selon le taux au mil résidentiel de la municipalité,**
   e) **d'être disposé à considérer les demandes de subvention des municipalités locales pour les frais supplémentaires manifestement occasionnés par l'utilisation ou la gestion des terres régionales dans les zones écologiques naturelles.**
5. **Vise à ce que, dans les cas où des contraintes écologiques sont localisées dans les zones écologiques naturelles, les principes énoncés à la section 7.2 soient également applicables;**
6. **Vise à ce que tous les travaux publics (définis dans la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire)* à l'intérieur des zones écologiques naturelles ou des zones de conservation (urbaines) ne soient effectués avant qu'une étude des effets sur l'environnement soit entreprise conjointement par le promoteur et le Conseil afin de déterminer les effets**

écologiques de la proposition et de recommander si le projet devrait être approuvé ou rejeté et, dans l'affirmative, sous quelles conditions.

7. **Vise à ce que les travaux publics ne tombant pas sous la portée de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, soient conformes aux objectifs établis pour les zones écologiques naturelles au paragraphe 5.3.1 lorsqu'il sera appelé à commenter les travaux proposés. Le Conseil devra pareillement prendre en compte les caractéristiques écologiques des zones de conservation (urbaines) telles qu'énoncées au paragraphe 5.3.5.**

8. **Lors de l'approbation ou de l'étude des plans directeurs locaux, des plans de lotissement, des plans de logements en copropriété ou des détachements de parcelles ainsi que des arrêtés de zonage et des plans de localisation, ou des amendements y afférents, se propose de prendre en considération, outre ce qui est énoncé ci-dessus, les objectifs portant sur les caractéristiques géomorphiques, géologiques et paysagères mentionnées au paragraphe 5.3.4.**

9. **Vise à ce que les politiques en 2e) et 2f) relatives aux zones de conservation (urbaines) soient mises en vigueur et que les utilisations récréatives qui utilisent sans la diminuer l'écologie de l'emplacement en question seront permises.**

5.4 ZONES DE RESSOURCES MARGINALES (SPÉCIALES)

Le Conseil est conscient du fait que certains secteurs, de par leurs caractéristiques naturelles, requièrent des politiques relatives à l'utilisation et à l'aménagement des terrains qui sont plus limitées que celles qui s'appliquent normalement aux zones rurales générales. Ces secteurs ont été désignés comme Zones de ressources marginales (spéciales) dans le cadre des objectifs suivants :

- protection des habitats de la faune;
- protection de certains secteurs de valeur scientifique ou éducative;
- protection des zones d'intérêt botanique;
- protection des secteurs panoramiques;
- mise de côté de terrains aux fins de foresterie;
- protection des réserves d'eau et des terres saturées.

Les terres désignées comme des zones de ressources marginales (spéciales) ont pour objet de conserver la nature et l'environnement principalement par l'entremise des propriétaires privés.

En résumé, le Conseil propose :

1. **Que les terrains désignés Zones de ressources marginales (spéciales) à l'annexe A soient généralement maintenus dans leur état actuel;**

2. **Que les utilisations, activités et d'autres politiques jugées appropriées pour les zones de ressources marginales (spéciales) soient :**

   a) **l'agriculture, y compris les résidences et activités connexes;**

   b) **la foresterie;**

   c) **les utilisations récréatives ne nuisant pas à l'environnement;**

   d) **les utilisations propres à la conservation ou la gestion des réserves d'eau, de la faune et d'autres caractéristiques naturelles;**

   e) **les utilisations axées sur les caractéristiques naturelles de ces zones à des fins scientifiques ou éducatives;**

   f) **une maison unifamiliale et les bâtiments annexes sur chaque lot existant dont la façade donne sur une voie publique;**

   g) **les aménagements de résidences de campagne, conformément à la section 4.2.5, à condition que toute demande de ce genre soit accompagnée des études requises pour montrer que l'aménagement;**

      (i) **ne nuira pas à la santé ou à la sécurité publiques, c'est-à-dire qu'il n'aura pas pour effet de polluer l'eau souterraine, d'utiliser des terrains qui présentent des risques ou qu'il sera éloigné de secteurs incompatibles;**

      (ii) **comporte manifestement une réserve suffisante d'eau souterraine de bonne qualité pour les puits privés et, plus particulièrement, un débit minimum de trois gallons la minute pour chaque lot,**

      (iii) **n'aura aucun effet nuisible sur les lieux ou à l'extérieur des lieux sur, notamment, les chevreuils, le gibier d'eau, la végétation, les terres saturées, les forêts ou les caractéristiques pittoresques. Les études qui s'imposent à cet égard seront réalisées par des personnes spécialisées dans les diverses disciplines concernées,**

(iv) **conserve suffisamment de terres à l'état naturel pour réaliser les objectifs portant sur les zones de ressources marginales (spéciales);**

b) d'autres utilisations, pourvu qu'on puisse prouver qu'elles contribueront à la conservation de ces terres ou qu'elles n'auront pas d'effet néfaste sur l'environnement naturel.

3. **Pour aider à conserver ces terres, il faudra que certaines autorités gouvernementales et organismes publics prennent des responsabilités précises pour réglementer l'activité publique et aider les propriétaires privés à protéger l'environnement.**

4. **Lorsqu'une demande sera présentée pour subdiviser ou lotir un terrain pour des fins d'aménagement, le Conseil décidera s'il est nécessaire d'acquérir ce genre de terrain pour s'assurer que les objectifs relatifs aux zones de ressources marginales (spéciales) sont respectés. Si le Conseil décidait d'en acquérir, une offre d'achat sera faite selon les procédures décrites aux alinéas 3b) et 3c) de la section 5.3.6.**

PARTIE 6 : LOGEMENT

6.0 INTRODUCTION

Le secteur privé, tous les niveaux de gouvernement et divers organismes sans but lucratif participent à la production de logements. En plus d'approuver les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les plans de logements en copropriété, la Région joue avant tout un rôle de coordination. Ce rôle comprend la responsabilité à l'égard de la recherche globale sur le logement, la préparation d'une Déclaration régionale sur le logement, l'aide aux municipalités locales dans la mise en oeuvre des programmes de logement, la surveillance des initiatives de logement prises par les gouvernements fédéral et provincial et les municipalités locales et l'établissement des besoins en logement à Ottawa-Carleton. La Région s'occupe aussi du logement spécial, y compris le logement d'urgence et les registres des logements. Les municipalités locales sont chargées de l'application des programmes de logement, y compris de la production de logements subventionnés.

Le logement est un besoin humain fondamental. Tout le monde devrait être logé convenablement. Pour cela, il doit y avoir un nombre suffisant de logements d'une certaine qualité minimale. Dans le passé, le secteur privé et les gouvernements ont généralement pu assurer un nombre suffisant de logements. Toutefois, pour habiter un logement produit par le secteur privé, certaines personnes doivent consacrer une proportion de leur revenu supérieure à la proportion souhaitable, alors que d'autres ne peuvent se payer ces logements. La question de la disponibilité de logements abordables intéresse donc la Région. En définissant l'intérêt régional, le Conseil reconnaît que tous les niveaux de gouvernement ont un intérêt semblable.

En résumé, l'intérêt régional est le suivant :

1. **Le caractère convenable et l'abordabilité du logement pour tous les résidents d'Ottawa-Carleton.**

6.1 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE LOGEMENT

On s'attend que le secteur privé construise plus de 90 % des logements neufs. La Région peut aider le secteur privé à produire des logements convenables et abordables de plusieurs façons.

Si les services nécessaires à l'aménagement urbain sont installés d'une façon ordonnée, le secteur privé peut en toute confiance prendre des engagements en matière d'aménagement. On traite de cet aspect dans les parties 2 et 10 du présent Plan.

La Région, qui approuve les plans de lotissement et les plans de logements en copropriété, peut aussi tenter de maintenir une offre minimale de lots pour l'aménagement sous forme de projets de lotissement approuvés et enregistrés. Compte tenu de l'expérience passée à Ottawa-Carleton, on considère suffisante une offre minimale de terrains vacants, sous forme de projets de lotissement approuvés et enregistrés, pouvant répondre à la demande pendant au moins deux ans pour chaque catégorie de logements (individuels, collectifs et appartements). En outre, la recherche globale sur le logement qu'effectue la Région peut aider le secteur privé à s'adapter aux changements.

La Région a un rôle peu important à jouer dans le financement et l'aménagement de logements. Toutefois, elle peut influencer les parties qui jouent un rôle plus important dans ces domaines (p. ex., les gouvernements fédéral et provincial et le secteur privé) et elle peut encourager la production de logements abordables.

Le parc de logements de 1986 suffira à répondre à environ 75 % des besoins de logements en l'an 2001. Il sera moins coûteux à long terme de prendre des mesures positives pour maintenir ce parc en état que de lui permettre de se détériorer et de le remplacer par des logements neufs. En outre, les zones résidentielles plus anciennes ont un caractère établi qui ajoute à la diversité de la zone urbaine, et leurs styles architecturaux différents assurent une continuité historique.

Certains groupes, comme les handicapés, ont des besoins spéciaux auxquels il faut satisfaire.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Appuyer l'industrie privée de l'habitation par les moyens suivants :**
   a) **maintenir, sous forme de projets de lotissement approuvés et enregistrés, une offre de terrains vacants d'au moins deux ans pour chaque catégorie de logements et**
   b) **fournir des renseignements sur les besoins en logement.**
2. **Influencer les parties au sein des gouvernements fédéral et provincial, des organismes et du secteur privé qui sont responsables du logement, afin que leurs mesures et leurs programmes soient orientés vers la satisfaction des besoins en logement dans toute la région.**
3. **Encourager la production de logements abordables.**
4. **Encourager l'entretien et, lorsque cela est nécessaire, l'amélioration du parc de logements existants.**

5. **Aider à satisfaire aux besoins de logements des groupes spéciaux.**

6.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE LOGEMENT

Ce Plan vise surtout à orienter l'aménagement physique de la municipalité. Les politiques ci-après portent sur six aspects dont il convient de traiter dans un plan directeur.

6.2.1 Déclaration régionale sur le logement

Les politiques de logement doivent changer rapidement en fonction des circonstances et traiter de questions comme l'application des programmes. La Déclaration régionale sur le logement et ses mises à jour sont les véhicules qui conviennent à ces politiques. La Déclaration régionale sur le logement est avant tout un document servant à établir des objectifs en matière de logement pour une période de cinq ans, alors que ce Plan a un cadre temporel plus vaste. Par conséquent, les politiques de ce Plan établissent la Déclaration régionale sur le logement comme le véhicule des politiques détaillées en matière de logement.

Les municipalités locales préparent aussi des déclarations sur le logement. Le ministre chargé du logement demande à la Région d'approuver ces déclarations. Rien dans la loi n'exige que les déclarations locales sur le logement soient conformes à la Déclaration régionale sur le logement. Toutefois, puisque les municipalités peuvent influencer directement et indirectement la production de logements, ce Plan exige que la Région soit convaincue que les déclarations locales sur le logement traitent convenablement des objectifs en matière de logement, et des politiques et programmes pour les atteindre, avant de les approuver.

En résumé :

1. **Le Conseil adoptera une Déclaration régionale sur le logement pour fixer des cibles en matière de logement sur une période de cinq ans concernant :**
   a) **le nombre total de logements, par catégorie et mode d'occupation, que devra produire le marché privé, et**
   b) **le nombre et la catégorie des logements subventionnés pour les ménages pour lesquels on ne s'attend pas que le marché privé puisse satisfaire aux besoins de logement**

   et pour intégrer des politiques et programmes destinés à assurer l'atteinte des cibles établies pour le logement.
2. **Le Conseil préparera tous les cinq ans une Mise à jour de la déclaration régionale sur le logement qui révisera les cibles, les politiques et les programmes en matière de logement.**
3. **Le Conseil étudiera chaque année les progrès réalisés vers l'atteinte des cibles en matière de logement et modifiera ses politiques et programmes, au besoin, dans une Revue annuelle du logement.**
4. **Avant d'approuver les déclarations sur le logement des municipalités locales, et leurs mises à jour, le Conseil doit être convaincu que les cibles et les politiques et programmes en matière de logement permettront la production :**
   a) **par le secteur privé, d'un nombre suffisant de logements par catégorie et mode d'occupation; et**
   b) **d'un nombre suffisant de logements subventionnés de diverses catégories destinées aux ménages dont ne s'attend pas que le marché privé puisse satisfaire aux besoins de logement.**
5. **Le Conseil collaborera avec les gouvernements fédéral et provincial, l'industrie privée du logement, les sociétés et les coopératives d'habitation et autres organismes sans but lucratif et fera des représentations auprès d'eux afin d'atteindre les cibles régionales et locales établies pour le logement.**

6.2.2 Terrains à bâtir

L'objectif 1 a) ci-devant prévoit le maintien d'une offre de terrains vacants de deux ans pour les maisons individuelles, les logements collectifs et les appartements dans des projets de lotissement approuvés et enregistrés. On aménage des terrains et approuve et enregistre sans cesse des plans de lotissement. Pour veiller à ce que l'objectif soit atteint, il faut revoir la situation régulièrement. Par la politique ci-après, la Région s'engage à faire un examen annuel de la situation. Aucune politique n'est prévue en ce qui a trait aux mesures que la Région peut prendre dans les cas où l'objectif n'est pas atteint, parce que ces mesures dépendraient des raisons de l'insuffisance de l'offre.

En résumé :

6. **Le Conseil examinera chaque année l'offre de terrains vacants désignés pour l'aménagement résidentiel dans les projets de lotissement approuvés et enregistrés, en**

fonction de l'objectif qui consiste à maintenir une offre d'au moins deux ans de ces terrains par catégorie de logement.

6.2.3 Logement abordable

Il y a plusieurs facettes à la production de logements abordables.

Des études de cas ont révélé qu'il est possible de réduire le coût des logements que construit le secteur privé par l'intermédiaire, entre autres choses, de modifications à la conception, de lots plus petits, d'aménagements avec marges latérales zéro et de rues plus étroites. En outre, il est généralement moins coûteux de créer par les transformations d'autres logements dans le parc existant, que de construire des logements neufs. La réglementation de ces questions relève principalement des municipalités locales. Pour cette raison, la politique ci-après indique que la Région s'attend à ce qu'elles examinent des façons de réduire le coût du logement.

Les gouvernements fédéral et provincial déterminent le montant du financement disponible pour les logements subventionnés. Il incombe surtout aux municipalités locales de produire les logements subventionnés sans dépassement du budget établi par la province. Le présent Plan précise que la Région s'attend à ce que les municipalités locales et les sociétés d'habitation privées sans but lucratif et autres organismes atteignent les cibles établies pour les logements subventionnés.

Un grand nombre de ménages à faible revenu consacrent plus de 30 % de leur revenu au logement et ont besoin d'une forme quelconque de soutien du revenu pour payer une partie de leurs frais de logement. Le financement des programmes de logement et de soutien du revenu relève principalement des gouvernements fédéral et provincial. Toutefois, il se peut que la Région puisse jouer un rôle en élaborant de nouveaux programmes ou en participant à des projets pilotes.

En résumé :

7. **Le Conseil encourage les municipalités locales à étudier périodiquement les moyens de réduire les coûts du logement par l'intermédiaire, entre autres choses :**

   a) de lots plus petits,

   b) d'une plus grande souplesse dans la localisation des maisons,

   c) de normes révisées pour la conception des rues, des trottoirs et d'autres travaux d'aménagement extérieur, et

   d) de l'utilisation accrue du parc de logements existants

   et à amender les plans directeurs locaux, les arrêtés de zonage, les arrêtés concernant les normes d'entretien et d'occupation et les autres arrêtés portant sur la construction, si elles le jugent souhaitable.

8. **Le Conseil s'attend que les sociétés d'habitation sans but lucratif privées, les coopératives d'habitation et les autres organismes de la municipalité locale satisfassent aux exigences précisées, dans la Déclaration régionale sur le logement, pour les logements subventionnés.**

9. **Le Conseil s'attend que les gouvernements fédéral et provincial élaborent des programmes de logement et de soutien du revenu afin que les résidents n'aient pas à consacrer une proportion trop élevée de leur revenu au logement, et il pourra de temps à autre proposer de nouveaux programmes ou participer à des projets pilotes pour les mettre à l'essai.**

6.2.4 Amélioration du parc de logements

Le parc de logements doit être entretenu continuellement. L'amélioration des équipements et des services communautaires locaux encourage souvent les propriétaires individuels à entretenir leurs propriétés. Pour obtenir ce résultat, on peut élaborer et mettre en oeuvre des plans d'amélioration des collectivités, ce qui relève des municipalités locales. Il incombe aussi aux municipalités locales d'appliquer des arrêtés concernant les normes d'entretien et d'occupation.

En résumé :

10. **Le Conseil encourage les municipalités locales à adopter et à mettre en oeuvre des plans d'amélioration des collectivités et des arrêtés concernant les normes d'entretien et d'occupation, et à tirer parti des programmes fédéraux et provinciaux visant l'amélioration des zones résidentielles établies, et notamment du parc de logements.**

6.2.5 Transformation en immeubles en copropriété

Depuis 1976, la Région applique une politique limitant la transformation d'immeubles locatifs en immeubles en copropriété afin de protéger le parc existant de logements locatifs abordables.

La *Loi de 1986 sur la protection du logement locatif* stipule qu'il incombe aux municipalités locales de réglementer la transformation de logements locatifs en logements en copropriété, en coopératives de mise de fonds ou en d'autres formes de logements définis dans la loi. Toutefois, cette loi com-

prend une clause de temporarisation et cessera d'être en vigueur le 30 juin 1988. La politique ci-après constituera le fondement d'un appel si jamais les municipalités locales approuvent les transformations. Elle assure aussi qu'il y aura une politique en vigueur à Ottawa-Carleton après le 30 juin 1988 advenant que le gouvernement provincial ne remplace pas la *Loi de 1986 sur la protection du logement locatif* par une autre loi.

En résumé :

11. **La transformation de logements locatifs en logements en copropriété, en coopératives de mise de fonds et en logements occupés selon d'autres modalités ne sera approuvée que lorsque le taux d'inoccupation pour la municipalité dans laquelle les logements à transformer sont situés dépasse 3 % [tel qu'indiqué dans le relevé semestriel des appartements locatifs vacants de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)] pour deux relevés successifs. Cependant un édifice déclaré historique en vertu de la partie IV ou V de la *Loi sur les biens culturels de l'Ontario* peut être exemptée de cette politique si la municipalité locale le juge à propos.**

6.2.6 Logement spécial

Le logement spécial est le logement pour les personnes qui ont besoin de services spéciaux. Souvent, ces services et le coût du logement sont subventionnés par un ou plusieurs niveaux de gouvernement. Dans certains cas, des établissements comme les foyers pour personnes âgées et les maisons de santé, ou les quasi-établissements comme les foyers, répondent aux besoins de ces personnes.

Dans d'autres cas, les foyers de groupe constituent un milieu de vie qui appuie ces personnes. Un foyer de groupe est une résidence qui détient un permis ou qui est financée en vertu d'une loi fédérale ou provinciale pour loger entre trois et dix personnes, sans compter le personnel, qui vivent tout en étant supervisées dans une seule unité de logement et qui, par suite de leur état émotionnel, mental, social ou physique ou de leur situation juridique, ont besoin, pour leur bien-être, de vivre en groupe.

Les municipalités locales peuvent réglementer les foyers de groupe par des arrêtés de zonage. Pour assurer qu'une ou deux municipalités ne prennent pas une part disproportionnée de ces installations, la politique ci-après exige que les municipalités locales permettent les foyers de groupe dans toutes les zones où les utilisations résidentielles sont permises.

La Région fournit des logements d'urgence pour ceux qui n'ont pas de logement. En 1987, elle a rempli cette fonction en exploitant un refuge pour les familles et en passant des accords d'achat de services avec des organismes de charité et sans but lucratif en vue d'assurer un logement d'urgence aux sans-abris.

En résumé :

12. **Les arrêtés de zonage doivent permettre l'établissement de foyers de groupe dans toutes les zones où les utilisations résidentielles sont permises et peuvent réglementer les distances entre les foyers de groupe et la localisation de certains genres de foyers de groupe.**
13. **Le Conseil doit fournir des logements d'urgence directement ou par le biais de contrats d'achat de services passés avec d'autres organismes.**

PARTIE 7 : CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES

7.0 INTRODUCTION

On peut classer dans quatre catégories les contraintes à l'aménagement créées par des conditions environnementales: zones inondables, sols organiques et autres marécages, terrains en pente instables et terrains exposés au bruit.

Un des buts qui sous-tend ce Plan est de "protéger les habitants contre les risques d'exposition à des influences écologiques néfastes". Les quatre contraintes écologiques indiquées ci-dessus sont celles qui intéressent la Région. Sa principale préoccupation est de s'assurer que la santé et la sécurité des personnes ou leur propriété ne soient pas menacées par un aménagement inapproprié dans les zones touchées par des contraintes écologiques.

En résumé, l'intérêt régional est le suivant :

1. **La protection des personnes et de la propriété des risques causés par un aménagement inapproprié dans les zones de contraintes écologiques.**

7.1 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES

Les risques que présente l'aménagement inapproprié dans les zones de contraintes écologiques peuvent toucher les personnes et la propriété à l'emplacement même et à l'extérieur de ses limites. Si l'on permet l'aménagement dans une zone touchée par une contrainte écologique, cela pourrait, même s'il est possible d'atténuer l'effet de la contrainte sur place, aggraver ses effets ailleurs. Par exemple, il serait peut-être possible de remblayer ou de modifier la zone inondable de façon à permettre l'aménagement à un emplacement particulier, mais le remblai ou la modification de la zone inondable pourrait entraîner des changements de la crue qui aggrave les inondations ailleurs. Par conséquent, l'objectif régional consiste à prendre en compte non seulement l'emplacement d'un aménagement particulier mais aussi les autres zones touchées par la contrainte.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

1. **Ne permettre dans les zones touchées par des contraintes écologiques que les aménagements qui ne menacent pas la propriété ni la santé ou la sécurité des occupants sur place ou ailleurs.**

7.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE CONTRAINTES ÉCOLOGIQUES

7.2.1 Politiques relatives aux zones inondables

Les cartes des zones inondables sont préparées par les sociétés de conservation, dont trois ont compétence à Ottawa-Carleton, soit la Société de conservation du bassin de la rivière Mississippi, la Société de conservation du bassin de la rivière Rideau, et la Société de conservation de la rivière South Nation. Dans les zones d'Ottawa-Carleton où ces sociétés n'ont pas compétence, cette fonction relève du ministère des Richesses naturelles.

La Région a, comme c'est la pratique dans la province, adopté l'inondation comme il n'en arrive qu'une fois par siècle comme norme pour délimiter les zones inondables. On a tracé la carte des zones innondables des principales rivières d'Ottawa-Carleton. Toutefois, certaines zones inondables ne figurent pas sur les cartes et l'étendue de celles qui y figurent peuvent se prêter à interprétation. Pour ces raisons, le Plan comprend une politique pour permettre à la Région de prendre en compte des renseignements autres que les cartes des zones inondables lorsqu'elle détermine s'il existe une plaine inondable et, dans l'affirmative, son étendue.

Les zones inondables sont indiquées à l'annexe G. Les mêmes zones ont une désignation supplémentaire aux annexes A ou B. L'effet de la politique ci-après est d'empêcher la construction de bâtiments ou d'ouvrages dans les zones inondables, sauf lorsqu'elle est compatible avec les conditions spécifiques et les désignations aux Annexes A ou B. De cette façon, les moyens d'atteindre l'objectif régional sont mis en oeuvre. Les cartes nouvelles ou révisées des zones inondables publiées après l'adoption de ce Plan peuvent servir à l'application des politiques exposées dans la présente section avant d'être incorporées à l'Annexe G par amendement.

Après avoir délimité une zone inondable, une société de conservation peut adopter des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau". Ces règlements ont pour effet d'exiger l'obtention d'un permis de la société de conservation avant la construction ou le remblai dans la zone touchée par les règlements. Ce Plan contient deux politiques différentes que les municipalités locales peuvent appliquer, selon que des règlements de ce genre sont en vigueur ou pas.

Dans les zones où les règlements ne sont pas en vigueur, l'objectif de la Région est d'établir un système qui ne permet l'aménagement dans la zone inondable qu'après l'évaluation convenable de la proposition. Cela se fait par plusieurs moyens, soit en désignant la zone inondable dans le plan directeur et les arrêtés de zonage locaux, en stipulant qu'aucun aménagement ne peut avoir lieu sans un

amendement de l'arrêté de zonage et en incluant dans ce Plan et dans le plan directeur local les conditions dans lesquelles on peut envisager un amendement de l'arrêté de zonage.

Aux endroits où les règlements sont en vigueur, ces derniers donnent aux sociétés de conservation le pouvoir d'évaluer et de réglementer l'aménagement. Dans ce cas, les municipalités locales peuvent soit exiger un amendement de l'arrêté de zonage, comme s'il n'y avait pas de règlement en vigueur, soit rédiger leur plan directeur et leur arrêté de zonage de façon à permettre la délivrance d'un permis de bâtir sur des terrains dans une zone inondable désignée seulement si la société de conservation délivre un permis pour l'aménagement en vertu des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau.

En résumé :

1. **Le Conseil définit la zone inondable comme la zone qui serait recouverte d'eau advenant la crue centenaire. Les zones inondables qui figurent sur les cartes sont désignées à l'annexe G.**
2. **Le Conseil reconnaît que dans les zones pour lesquelles les sociétés de conservation n'ont pas dressé de carte, il existe des zones inondables qui ne sont pas désignées à l'annexe G.**
3. **En plus d'appliquer les politiques 1 et 2, le Conseil tiendra compte, pour déterminer l'étendue de la zone inondable aux fins de l'application des politiques 4, 5 et 6, des cartes indiquant les zones inondables préparées par les sociétés de conservation et, conjointement avec la société de conservation locale, tiendra compte d'autres renseignements, comme les levés et les dessins techniques, qui pourraient être pertinents. De plus, le Conseil pourra exiger que les requérants donnent suffisamment de renseignements pour établir si les politiques de cette section sont respectées.**
4. **Dans les zones inondables, nonobstant la désignation aux annexes A ou B, aucun bâtiment ni ouvrage n'est permis sauf en conformité avec les politiques 5 ou 6.**
5. **Dans les zones inondables qui ne sont pas touchées par des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau", les arrêtés de zonage ne permettront pas la construction de bâtiments ou d'ouvrages, sauf par amendement des arrêtés de zonage pour un emplacement particulier. Des amendements d'arrêtés de zonage portant sur un emplacement particulier en vue de permettre la construction d'un bâtiment ou d'un ouvrage peuvent être adoptés seulement si :**
   a) **la demande de modification de l'arrêté de zonage est accompagnée de renseignements suffisants pour démontrer que l'aménagement proposé et ses occupants seront protégés des effets d'une crue centenaire; et**
   b) **les effets en amont et en aval possibles de l'aménagement proposé ne modifieront pas de façon marquée les caractéristiques hydrologiques de la zone inondable; et**
   c) **la désignation aux annexes A ou B permet l'aménagement proposé.**
6. **Dans les zones inondables pour lesquelles des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau" sont en vigueur, les municipalités locales peuvent appliquer la politique 5 ci-dessus ou adopter des arrêtés de zonage qui permettent la construction de bâtiments ou d'ouvrages dans la zone inondable si :**
   a) **l'arrêté de zonage adopté par la municipalité locale exige la délivrance d'un permis par la société de conservation en vertu des règlements sur "le remblai, la construction et la modification des cours d'eau" avant la délivrance d'un permis de bâtir; et**
   b) **la désignation sur les annexes A ou B permet l'aménagement proposé.**
7. **Lors de la mise en oeuvre de ces politiques, le Conseil demandera l'avis de la société de conservation pertinente et du ministère des Richesses naturelles.**

7.2.2 Sols organiques et terrains en pente instables

Les sols organiques sont ceux qui contiennent au moins 30 % de matières organiques. Ils sont mal drainés et sont souvent marécageux. Ces sols ne constituent pas une base stable pour les fondations. Les zones où les sols organiques prédominent sont indiquées sur les cartes pédologiques d'Ottawa-Carleton préparées par l'Ontario Institute of Pedology. Ces zones sont indiquées à l'annexe G.

Les terrains en pente instables ont été définis dans le rapport *Slope Stability Study of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, 1976* de M.A. Klugman et P. Chung, et sont aussi indiqués sur l'annexe G.

Les risques créés par un aménagement inapproprié dans les zones touchées par les contraintes de sols organiques ou de terrains en pente instables sont locaux. Pour cette raison, les municipalités locales devront étudier attentivement tout projet d'aménagement dans ces zones de contraintes en se fondant sur des renseignements propres à l'emplacement particulier. Puisque la Région est responsable de

certaines approbations qui pourraient entraîner un aménagement (p. ex., les plans de lotissement), elle doit s'assurer que les municipalités locales ont accordé suffisamment d'attention à la contrainte particulière.

En résumé :

8. **Les zones touchées par les contraintes écologiques de Sols organiques ou de Terrains en pente instables sont désignées à l'annexe G.**

9. **Le Conseil reconnaît qu'il existe d'autres zones où il y a des sols organiques.**

10. **Les plans de lotissement, les plans de logements en copropriété et les détachements de parcelles peuvent être approuvés dans les zones désignées Sols organiques ou dans d'autres zones où il existe des preuves de l'existence de sols organiques, ou à proximité de zones désignées Terrains en pente instables, seulement si :**

    a) **des données pédologiques et techniques sont présentées qui démontrent que, bien que l'emplacement contienne des sols organiques ou que le terrain en pente soit indiqué comme étant instable, il convient effectivement à l'aménagement ou peut être modifié de façon à le rendre convenable pour l'aménagement;**

    b) **les modifications apportées à l'emplacement n'auront pas d'effets écologiques néfastes; et**

    c) **la désignation sur l'annexe A ou B permet l'aménagement proposé.**

11. **Lors de l'étude des propositions dont il est question en 10 a) et b) ci-devant, le Conseil demandera les conseils du ministère des Richesses naturelles et de la société de conservation pertinente et, dans le cas des sols organiques, du ministère de l'Environnement.**

12. **Lorsqu'il est impossible d'établir immédiatement si un lot qui sera créé par plan de lotissement ou par détachement de parcelle est situé dans une zone de sols organiques ou de terrains en pente instables, le Conseil peut exiger que les requérants fournissent suffisamment d'information pour établir si les politiques de cette section sont respectées.**

7.2.3 Politiques concernant le bruit

La Région se préoccupe du bruit provenant de trois sources, soit des avions, des routes et des chemins de fer. Le but est le même dans tous les cas, soit de veiller à ce que l'aménagement ne soit pas exposé à un niveau de bruit inacceptable qui pourrait nuire aux habitants (y compris aux travailleurs). On traite séparément du bruit des avions et de celui des routes et des chemins de fer parce qu'ils sont mesurés et réglementés différemment.

Pour ce qui est du bruit des avions, Transports Canada établit des prévisions d'exposition au bruit (PreEB) couvrant une période de cinq à dix ans et des projections d'exposition au bruit (ProEB) pour des périodes plus longues en se fondant sur la fréquence des décollages et des atterrissages d'avions de divers genres et sur le tracé des pistes d'atterrissage.

Le ministère des Affaires municipales a dressé un tableau de compatibilité des utilisations des terres qui énumère les utilisations des terrains qui peuvent être permises dans certains secteurs précisés d'exposition au bruit. Les politiques ci-après prévoient que la Région appliquera cette politique, avec deux exceptions.

Le tableau de compatibilité des utilisations des sols préparé par le ministère des Affaires municipales permet l'aménagement dans la fourchette PreEB/ProEB 30 à 35, à condition que les bâtiments soient construits de façon à respecter les critères de conception acoustique prescrits. Toutefois, la topographie naturelle d'un emplacement ou la présence d'une surface de déflexion des ondes sonores ou de protection contre le bruit peut atténuer le bruit des avions au sol. Si en présentant une demande un aménageur fournit de l'information convainquante à ce sujet, le Conseil peut approuver l'aménagement en se fondant sur les niveaux de bruit atténué plutôt que sur les courbes PreEB/ProEB.

En résumé :

13. **Les zones d'exposition au bruit des avions sont désignées sur l'annexe G. Dans ces zones, le Conseil appliquera les politiques du gouvernement provincial, publiées par le ministère des Affaires municipales dans le document *Land Use Policy Near Airports, 1978.***

14. **Les plans directeurs locaux dans les municipalités soumises aux bruits des zones aéroportuaires désignées sur l'annexe G devront énoncer des politiques pour assurer le respect des critères de conception acoustique et des autres exigences de la *Land Use Policy near Airports, 1978, et leur mise en oeuvre dans les zones de bruit des* aéroports.**

15. **En décidant s'il y a lieu de permettre un aménagement proposé, le Conseil devra**

a) **prendre en compte les cartes des courbes PreEB/ProEB approuvées par Transports Canada;**

b) **demander des conseils à Transports Canada et aux ministères de l'Environnement et des Affaires municipales; et**

c) **établir que la désignation sur les annexes A ou B permet l'aménagement proposé.**

16. **Nonobstant la politique 13, le Conseil peut approuver les plans directeurs locaux, les plans de lotissement, les plans de logements en copropriété et les détachements de parcelles qui permettent l'aménagement résidentiel à un niveau supérieur aux PreEB/ProEB 35, si on lui fait la preuve que la topographie naturelle propre à l'emplacement, la condition du sol ou la présence de surfaces de déflexion ou de protection atténuent suffisamment le bruit des avions au sol pour réduire les niveaux des PreEB/ProEB à moins de 35, et que tous les autres critères pertinents du calcul des niveaux sonores PreEB/ProEb ont été retenus. À cet égard, les requérants devront présenter une étude de bruit préparée par un ingénieur professionnel compétent ayant de l'expérience des études acoustiques. À ce moment-là, les exigences des politiques 13-15 s'appliqueront.**

17. **Le Conseil demandera l'avis de Transports Canada, du ministère de l'Environnement et du ministère des Affaires municipales pour appliquer la politique 16.**

18. **Nonobstant la politique 13, le Conseil peut permettre la densification résidentielle par plan de lotissement des terrains situés le long de la promenade Rideau Glen dans la ville de Nepean, même si les PreEB/ProEB dépassent 35, mais à la condition que des mesures de contrôle de bruit efficaces soient prises et que les niveaux sonores éventuels soient mentionnés sur les titres.**

Pour ce qui est du bruit provenant de la circulation routière et ferroviaire, le ministère de l'Environnement recommande un Leq (niveau sonore moyen) de 55 dBA[1] ou moins (entre 7 h et 23 h) et de 50 dBA ou moins (entre 23 h et 7 h) comme niveau de bruit acceptable pour les zones de loisirs extérieurs de nouveaux aménagements résidentiels. Puisque les niveaux sonores des routes principales et des grandes lignes de chemin de fer dépassent souvent ces niveaux, il est souhaitable d'encourager les utilisations non résidentielles dans les zones susceptibles de connaître des niveaux sonores élevés.

La Région peut appliquer les directives en matière de bruit pour les zones de loisirs extérieurs des nouveaux aménagements résidentiels lorsqu'elle approuve les plans de lotissement. Elle peut avoir recours à des conditions d'approbation pour s'assurer que les mesures de contrôle sonore sont mises en oeuvre pour réduire les niveaux sonores intérieurs. La Région peut aussi imposer des conditions pour veiller à ce que les acheteurs éventuels soient avertis du problème de bruit possible.

Dans le cas de l'aménagement qui ne se fait pas par le processus d'approbation de plans de lotissement, les municipalités locales peuvent assurer le maintien de niveaux sonores acceptables. Le meilleur moment pour imposer des conditions à l'égard des aménagements de logements collectifs est pendant l'approbation du plan de localisation, ce qui relève des municipalités locales. Même si des plans de logements en copropriété sont présentés pour certains de ces aménagements, les bâtiments sont habituellement déjà en construction et quelques-unes des mesures les plus efficaces pour atténuer le bruit (retraits plus grands et localisation des garages par rapport aux logements) ne peuvent plus être appliquées. Pour cette raison, les politiques sur le bruit provenant de la circulation routière et ferroviaire ne traitent que des plans de lotissement.

En résumé :

19. **Des niveaux sonores moyens de Leq 55 dBA ou moins (entre 7 h et 23 h) et de 50 dBA ou moins (entre 23 h et 7 h) sont établis comme niveaux sonores acceptables pour les zones de loisirs extérieurs des nouveaux aménagements résidentiels adjacents aux routes régionales existantes ou proposées, désignés sur les annexes C1 et D1, et aux couloirs de transport en commun existants ou proposés, désignés sur l'annexe E.**

20. **Le Conseil juge souhaitable d'encourager les utilisations non résidentielles dans les zones où les niveaux sonores sont plus élevés que les niveaux acceptables.**

21. **Le Conseil peut approuver les plans de lotissement pour les aménagements résidentiels sur les terrains exposés à un niveau sonore supérieur au niveau acceptable, mais en aucun cas supérieur à un niveau atténué de bruit extérieur de 70 dBA, aux conditions suivantes :**

a) **une analyse de bruit est présentée et le recours aux méthodes recommandées de contrôle du bruit et le respect des critères de conception acoustique sont obtenus par voie d'entente, et**

---

1 dBA=décibels sur l'échelle pondérée.

b) **lorsque le bruit demeure supérieur au niveau sonore acceptable même après le recours aux méthodes de contrôle du bruit et le respect des critères de conception acoustique, la garantie d'avertir les acheteurs éventuels d'un problème de bruit possible est obtenue par voie d'entente.**

22. **Les plans directeurs locaux doivent contenir des politiques qui traitent de l'établissement et de la mise en oeuvre des niveaux de bruit acceptables par l'approbation des plans de localisation.**

23. **Le Conseil doit demander l'avis du ministère de l'Environnement lors de la mise en oeuvre des politiques 21 et 22 sur les bruits provenant du réseau routier provincial et des chemins de fer.**

PARTIE 8: LES COULOIRS FLUVIAUX

8.0 INTRODUCTION

Les rivières des Outaouais et Rideau, de par la diversité de leur topographie et des types d'aménagements ou de constructions effectués le long de leurs rives, regroupent toute une gamme d'activités humaines, de paysages, de sites historiques et de lieux récréatifs; il est donc indispensable de traiter ces deux couloirs fluviaux comme des entités indépendantes lors de l'élaboration d'une stratégie de planification. Ces couloirs fluviaux offrent, le long de leurs rivages, toute une gamme de panoramas et d'activités qui, malgré une certaine hétérogénéité, en font néanmoins des entités distinctes du reste de la zone d'aménagement. D'amont en aval, ce n'est qu'une succession de baies et de plages, de falaises et d'escarpements, de champs cultivés et de terres vierges, de forêts et de broussailles, de prairies et de marécages, d'îles et de ponts, de vastes zones urbanisées, d'équipements récréatifs, de pâtés de maisons et de bâtiments isolés. Un tel kaléidoscope, tout en faisant le charme et la beauté de ces deux rivières, est aussi la source même des problèmes actuels et futurs qu'elles présentent. En effet, faute de mesures adéquates, les rivalités d'un trop grand nombre d'activités, très différentes, pour l'occupation d'un espace restreint, risquent fort de détériorer l'environnement et ce, au détriment de tous.

8.1 LES RIVIÈRES EN TANT QUE RESSOURCES

Pour mesurer l'importance des rivières des Outaouais et Rideau, il convient de se placer non seulement dans le contexte de la zone d'aménagement et des besoins et conflits relatifs à l'aménagement de certains terrains, mais aussi dans la perspective beaucoup plus vaste de la province et du pays. En effet, ces deux rivières sont dotées d'importants atouts historiques et récréatifs dont il faut toujours tenir compte lors de l'élaboration d'une politique d'urbanisme à leur sujet.

La rivière Rideau fait partie du réseau fluvial et du canal reliant Kingston à Ottawa. Ce canal fut construit entre 1826 et 1832 dans le but de créer une voie d'accès au Saint-Laurent, entre Montréal et Kingston. Aucune fortification ne fut entreprise dans la zone d'aménagement et les dix-sept écluses situées à six endroits différents en sont les seules structures relativement dignes d'intérêt. Cependant, de nombreux édifices historiques furent également construits le long des rives. Ainsi, l'importance actuelle de la rivière Rideau vient non seulement de ce qu'elle est un bassin de drainage pour la majorité de la zone d'aménagement, mais aussi de ce qu'elle offre de nombreuses possibilités de loisirs. L'été, elle est sillonnée de bateaux de plaisance de tous genres. De 1948 à 1969, le nombre d'usagers des écluses a augmenté, en moyenne, de 7 % par an. L'expansion de ce type d'activités a entraîné la construction de quais et de marinas. En plus de la navigation, la rivière Rideau offre de multiples possibilités de loisirs, et des terrains de camping, publics et privés, ainsi que des terrains de pique-nique, qui sont déjà aménagés le long de ses rives. Bien que celles-ci ne présentent pas un potentiel récréatif très élevé sur toute leur longueur, leurs sections marécageuses ou rocheuses n'en contribuent pas moins à la variété du paysage. Sur ce Plan seulement, la rivière Rideau présente déjà un atout appréciable, étant donné la multiplicité des panoramas que l'on peut contempler de chacune des routes qui la longent.

La rivière des Outaouais, pour sa part, a joué un rôle important dans l'histoire du Canada car elle se trouvait sur la route des explorateurs, des missionnaires et des marchands de fourrure se dirigeant vers l'Ouest. La zone d'aménagement ne possède aucun vestige de cette époque, mais plusieurs édifices situés à proximité de la rivière évoquent son peuplement, au début du dix-neuvième siècle. Comme pour la rivière Rideau, l'atout majeur de l'Outaouais réside dans son potentiel récréatif important, à la fois pour la navigation et les activités de plein air. Il est toutefois plus difficile d'en apprécier la valeur esthétique car, en dehors d'Ottawa, aucune route ne la longe, à l'exception de quelques brefs tronçons de la route 17.

8.2 ÉTUDE DES COULOIRS FLUVIAUX

Afin de protéger et d'optimiser les atouts des couloirs des rivières des Outaouais et Rideau, il faudra qu'ils fassent l'objet de politiques particulières. À cette fin, une étude détaillée des couloirs fluviaux a été entreprise[1]. On a établi quatre principaux objectifs pour les couloirs fluviaux, de même que deux autres objectifs secondaires qui sont considérés comme essentiels à la réalisation des quatre autres.

La réalisation des objectifs énoncés ci-dessous demandera la participation de divers paliers gouvernementaux et de différents organismes. Le présent Plan directeur ne vise pas à déterminer quelles seront les responsabilités de ces organismes à cet égard.

---

1 Service de l'urbanisme, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, *Ottawa and Rideau Rivers and Shores in Ottawa-Carleton, 1978.*

Principaux objectifs

Loisirs

- Déterminer une gamme de possibilités de loisirs convenables.

Conservation

- Conserver les zones écologiques naturelles qui ont de l'importance en ce qui concerne la pêche, la faune, la flore et la géologie.

Patrimoine

- Protéger, interpréter et restaurer les éléments qui représentent le patrimoine des cours d'eau.

Esthétique

- Maintenir et améliorer la valeur panoramique des couloirs fluviaux en protégeant les éléments importants du paysage et empêcher les mesures susceptibles d'avoir des effets néfastes.

Objectifs secondaires

État des eaux

- Veiller au bon état des eaux afin d'aider à réaliser les objectifs principaux.

Réglementation de l'aménagement

- Veiller à ce que l'emplacement, le genre, la densité, la disposition et l'apparence des nouveaux aménagements soient conformes aux principaux objectifs.

Les politiques nécessaires pour réaliser les objectifs susmentionnés ne peuvent toutes être atteintes à l'aide d'un plan directeur et il en résulte que certaines politiques sont contenues dans les documents qui accompagnent ce Plan mais qui n'en font pas partie[1].

En raison des objectifs précités et de l'importance que le Conseil attache aux couloirs fluviaux, il est nécessaire que des politiques particulières soient mises en application. Ces politiques diffèrent quelque peu des politiques applicables aux terrains qui ne font pas partie des couloirs fluviaux et portent sur les domaines suivants :

- désignations foncières
- routes panoramiques
- planification des emplacements
- emplacement des terrains consacrés à des fins publiques
- acquisition de terrains

Pour indiquer de façon générale où les politiques relatives aux couloirs fluviaux sont applicables, une désignation "couloir fluvial" apparaît pour d'autres désignations aux annexes A et B, mais comme il est expliqué plus bas, les politiques particulières ne s'appliquent pas de la même façon à toutes les désignations.

8.3 DÉSIGNATIONS FONCIÈRES

Compte tenu des objectifs établis concernant les couloirs fluviaux en ce qui concerne les loisirs, la conservation, le patrimoine et l'esthétique, le Conseil considère qu'il est nécessaire qu'il y ait des désignations spéciales dans certains secteurs des couloirs fluviaux et que dans certains autres, les politiques soient différentes de celles qui s'appliquent aux désignations qui se trouvent à l'extérieur des couloirs fluviaux.

8.3.1 Zone rurale générale (couloirs fluviaux)

Il existe, à l'intérieur des couloirs fluviaux, spécialement dans le couloir Ouest de la rivière des Outaouais, des terrains qui n'offrent aucune possibilité pour les loisirs, la conservation ou l'agriculture. Ailleurs dans la Région, ce genre de terrains est désigné comme une Zone rurale générale. Dans ces zones, les exploitations agricoles et forestières, les loisirs en plein air, l'aménagement limité de terrains de campagne, des puits d'extraction et carrières, les aménagements commerciaux et les industries rurales sont autorisés en vertu des dispositions du présent Plan.

Dans les couloirs fluviaux, afin de conserver le paysage naturel et les attraits visuels, les puits d'extraction et carrières et les aménagements industriels ne seront pas autorisés, tandis que les entreprises commerciales devront être de nature récréative ou serviront les voyageurs.

Par conséquent, le Conseil :

1. **a l'intention d'autoriser les activités suivantes dans les zones rurales générales (couloirs fluviaux), sous réserve des politiques énoncées aux paragraphes 8.5 et 8.6 :**

---

1 La Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, *Operational Policies—Ottawa and Rideau River Corridors and Land Acquisition and Management—Ottawa and Rideau River Corridors.*

a) **foresterie;**

b) **exploitation agricole (y compris les logements connexes);**

c) **utilisations propres à la conservation ou la gestion des cours d'eau, des poissons, de la faune et d'autres caractéristiques ou particularités naturelles;**

d) **espaces verts ou loisirs en plein air utilisant le milieu naturel sans y nuire;**

e) **aménagements touristiques;**

f) **utilisations commerciales liées aux activités récréatives utilisant les cours d'eau ou desservant les voyageurs; et**

g) **aménagements domiciliaires limités non agricoles conformément aux dispositions relatives à l'aménagement de terrains de campagne dans les zones rurales générales décrites au paragraphe 4.2.3.**

8.3.2 Zones de ressources agricoles (couloirs fluviaux)

À l'extérieur des couloirs fluviaux, la désignation de terrains comme Zones de ressources agricoles visent à protéger les sols ayant des possibilités agricoles des catégories 1, 2, 3 ou 4 selon l'Ontario Institute of Pedology, avec les autres terrains contigus exploités à des fins agricoles. Outre l'agriculture, la foresterie, les loisirs en plein air, les puits d'extraction et carrières, et les activités commerciales et industrielles directement liées à l'agriculture sont permises, tout comme les aménagements domiciliaires là où il y a de grandes étendues de terre pauvre.

Les puits d'extraction et carrières, de même que les aménagements industriels ne devraient pas être autorisés dans les couloirs fluviaux. Parce qu'il est souhaitable de protéger les terres agricoles, des aménagements commerciaux et récréatifs seront permis, mais uniquement s'ils nécessitent un accès à l'eau ou un emplacement riverain (p. ex., parcs-plages, marinas, terrains de camping au bord de l'eau). On considère que ces utilisations ont suffisamment d'importance à la réalisation de l'objectif relatif aux loisirs énoncé au paragraphe 8.2 pour être permises, même si elles éliminaient des terres agricoles. On s'attend que ce genre d'aménagement soit minime.

D'autres très petites parcelles ont été désignées comme des ressources agricoles (couloirs fluviaux) entre la rivière et la route adjacente. Ces parcelles seraient admissibles à des aménagements, conformément aux politiques adoptées à l'égard de zones rurales générales (couloirs fluviaux), si des preuves peuvent être produites par le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario, attestant que le sol n'est pas de catégorie 1, 2, 3 ou 4 (Ontario Institute of Pedology) ou que la parcelle est si petite, si parsemée de ravins ou tellement affectée d'autres limitations qu'elle ne serait pas propice à une production agricole soutenue du point de vue commercial, ou ne pourrait matériellement contribuer aux exploitations agricoles voisines. En aucune circonstance toutefois l'aménagement de la parcelle devrait-il réduire la viabilité économique d'une ferme centrale ou affecter indûment les exploitations agricoles voisines. La plupart de ces parcelles se trouvent dans le couloir de la rivière Rideau, entre la rivière et les routes régionales nos 13 et 19.

Il faudrait insister sur le fait que l'aménagement des petites terres agricoles devrait uniquement être permis sous les mêmes conditions qui s'appliquent à l'aménagement des zones rurales générales (couloirs fluviaux). Les politiques que renferme le présent Plan n'autorisent pas d'aménagement sur des terres agricoles qui ne serait pas permis dans les zones rurales générales.

Par conséquent, le Conseil :

2. **a l'intention d'autoriser les activités suivantes dans les zones de ressources agricoles (couloirs fluviaux), sous réserve des politiques énoncées aux paragraphes 8.5 et 8.6 :**

   a) **foresterie;**

   b) **exploitation agricole (et les aménagements résidentiels qui s'y rattachent tel que prévu au paragraphe 5.1.3.2);**

   c) **utilisations propres à la conservation ou à la gestion des cours d'eau, des poissons, de la faune et d'autres caractéristiques ou particularités naturelles;**

   d) **espaces verts et loisirs en plein air nécessitant un accès à l'eau ou un emplacement au bord de l'eau;**

   e) **sur les terres non propices à la production agricole soutenue, toutes les utilisations permises conformément aux politiques régissant les Zones rurales générales (couloirs fluviaux), à condition qu'elles ne nuisent pas à la viabilité de la ferme centrale ou aux exploitations agricoles voisines. On vise ici à ce que cette considération spéciale ne soit donnée qu'aux petites parcelles de terres agricoles le long de la rivière Rideau qui se trouvent entre la rivière et les routes régionales nos 13 et 19. Aux fins de l'application de cette politique, le Conseil devra demander l'avis du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de l'Ontario lorsqu'il devra approuver ou étudier les plans directeurs locaux, les**

plans de lotissement ou les détachements de parcelles, ainsi que les arrêtés de zonage ou les amendements y afférent.

f) **En outre et nonobstant toute autre exigence du Plan, dans la partie du couloir fluvial qui est bornée par les routes régionales nos 8 et 19, à l'intérieur du lot 30, concession à façade fractionnée (R.F.) dans la ville de Gloucester, compte tenu de la nature, du genre et de l'emplacement, des aménagements résidentiels seront autorisés jusqu'à concurrence d'une densité nette d'une unité par 0,2 hectare.**

8.3.3 Espaces verts riverains

À l'intérieur de la ceinture de verdure, une grande proportion de terres riveraines (environ 70 %) sont d'appartenance publique et la majeure partie de ces terrains a été aménagée dans une certaine mesure pour les loisirs passifs (p. ex., les pistes cyclables et sentiers qui longent la rivière des Outaouais).

Tous les terrains publics à l'intérieur des couloirs fluviaux qui ont été aménagés pour les loisirs ou qui devraient l'être sont désignés comme des Espaces verts riverains.

Il importe que les espaces verts riverains soient ainsi conservés pour les loisirs en plein air et qu'ils ne soient pas affectés par les utilisations voisines. Par contre, ces secteurs devraient être utilisés de manière plus intensive, à condition que leur état naturel soit maintenu de façon générale. Ils pourraient donc comporter d'autres installations.

Par conséquent, le Conseil :

3. **a l'intention d'autoriser, dans les Espaces verts riverains :**

   a) **les utilisations suivantes :**

      (i) **loisirs actifs nécessitant un accès à l'eau ou un emplacement au bord de l'eau, comme des plages et des débarcadères et embarcadères, pourvu que ces utilisations ne nuisent pas à la conservation de ces surfaces;**

      (ii) **des loisirs passifs comme la marche à pied, les excursions en montagne, le cyclisme et le ski de fond;**

   b) **d'encourager les organismes compétents à fournir les utilisations mentionnées en a);**

   c) **la désignation ne vise pas à déterminer si de nouvelles routes (promenades) seront aménagées. L'intention de la Région en ce qui concerne les routes actuelles et proposées est énoncée à l'annexe C1 du Plan directeur;**

8.3.4 Zone de loisir

Le rapport *Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors*[1] indique qu'il est opportun de prévoir de nouvelles zones d'accès à l'eau et de recommander l'acquisition de certains emplacements. Cependant, afin de distinguer la question de la désignation de celle de l'acquisition, il est préférable de ne pas délimiter spécifiquement les zones d'acquisition dans le Plan directeur. Cependant, il faut des politiques pour assurer la protection de ces zones avant leur acquisition.

Compte tenu des possibilités d'accès à l'eau à l'extérieur de la ceinture de verdure, il importe de ne pas perdre, au profit d'autres utilisations, les zones présentement utilisées à des fins de loisirs et d'accès, même si elles ne se trouvent pas nécessairement dans l'état physique le plus approprié. Cependant, lors de la sélection de nouvelles zones, la qualité physique d'un emplacement est la considération la plus importante.

Le rapport sur l'acquisition des terrains décrit les procédures à suivre au sujet de l'acquisition publique ou de l'aménagment privé pour fins de loisirs des futures zones de loisir; pour les zones de loisir existantes, l'acquisition n'est pas nécessaire, pourvu qu'elles demeurent affectées aux loisirs. Les zones sont désignées par un symbole dans les annexes A et B et les politiques sont décrites ci-après. Pour l'interprétation de l'étendue des terrains que désigne le symbole, il faudra se reporter aux cartes de l'appendice 1 du rapport sur l'acquisition des terrains.

Par conséquent, le Conseil :

4. **Estime que, dans les zones désignées comme Zones de loisir, il y a lieu de :**

   a) **continuer de permettre les utilisations actuelles et de laisser les utilisations de loisirs existantes prendre de l'expansion;**

   b) **assujettir les zones proposées pour utilisation future à des fins de loisirs à des politiques d'acquisition énoncées dans le rapport *Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors* et prévoyant aussi des équipements de loisirs parrainés par des intérêts privés;**

---

1 Publié en 1978 par la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.

c) **interpréter l'étendue de la zone sujette à désignation à la lumière des cartes qui font partie des politiques d'acquisition énoncées dans le rapport *Land Acquisition and Management - Ottawa and Rideau River Corridors.***

8.4 ROUTES PANORAMIQUES

Pour la plupart, de grandes artères longent les rivières Rideau et des Outaouais. Ces routes font partie intégrante des couloirs fluviaux, car elles donnent accès à diverses installations récréatives au bord de l'eau. Elles peuvent aussi faire fonction de routes touristiques pour les gens qui visitent la Capitale nationale et, sur le plan local, offrir de très beaux panoramas aux automobilistes qui les empruntent pour admirer le paysage. Ces routes sont donc une ressource importante et méritent une considération spéciale dans le contexte des couloirs fluviaux. Elles permettent d'atteindre en particulier les objectifs établis en matière de loisirs et d'esthétique pour les couloirs fluviaux et, à ce titre, justifient une reconnaissance spéciale.

Pour identifier les routes panoramiques les plus appropriées, trois aspects doivent être pris en considération :

- *le tracé relativement direct de la route* - pour notamment assurer des routes menant à la Capitale que les visiteurs peuvent facilement suivre;
- *la proximité des routes aux rivières* - pour notamment assurer un accès pratique aux rivières et aux caractéristiques récréatives connexes; et
- *les qualités panoramiques des routes* - pour notamment offrir une vue agréable de l'eau et des beaux paysages.

Par conséquent, le Conseil :

5. **désigne comme Routes panoramiques les routes identifiées à l'annexe F de ce Plan directeur et en plus, adoptera les politiques relatives à leur promotion.**

8.5 PLANIFICATION DES EMPLACEMENTS

L'administration des plans de localisation incombe aux municipalités locales qui tiendront compte des qualités esthétiques et panoramiques des couloirs fluviaux et des routes panoramiques. Le Conseil en fera autant pour les plans de lotissement qu'il est appelé à approuver.

8.6 EMPLACEMENT DES TERRAINS DÉSIGNÉS À DES FINS PUBLIQUES

En ce qui a trait aux accès à l'eau, il serait possible par le truchement des plans de lotissement de prévoir des terrains publics sur les rives. On pourrait ainsi fournir de petites étendues d'espaces verts, mais pas au point d'accommoder des utilisations publiques d'envergure. Ce sera malgré tout un moyen pour tous les résidents d'un lotissement, où seuls quelques terrains auront une façade sur la rive, d'avoir accès à l'eau et c'est pourquoi les terrains ainsi désignés devraient être situés au bord de l'eau et comporter un accès d'une voie publique, à moins que d'autres raisons obligent à procéder autrement. Cette approche devrait être applicable à toutes les désignations de terrains là où un projet de lotissement se trouve en bordure des rivières.

Par conséquent, le Conseil :

6. **Lorsqu'il sera appelé à approuver des demandes de lotissement comportant des terrains riverains dans les couloirs fluviaux exigera que les terrains désignés à des fins publiques soient situés au bord de l'eau et accessibles d'une voie publique, à moins que d'autres raisons obligent à procéder autrement.**

8.7 ACQUISITION FONCIÈRE

Le Conseil reconnaît que, pour réaliser pleinement les objectifs relatifs aux couloirs fluviaux, il faudra procéder à l'acquisition sélective de terrains. Il reconnaît également que d'autres organismes que lui-même ont aussi des pouvoirs dans ce domaine et qu'il y a lieu de les intéresser à l'acquisition, à l'aménagement ou à l'entretien de nouvelles zones et (ou) installations.

Par l'application de la politique régissant les "Zones de loisir" au paragraphe 8.3.4, il est établi une désignation en vertu de laquelle les zones propices à l'acquisition peuvent être soustraites à l'aménagement, mais le Conseil reconnaît qu'il faudra aussi des politiques supplémentaires échappant au cadre d'un Plan directeur et que ces politiques devraient faire l'objet d'un document distinct.

Par conséquent, le Conseil :

7. **Adoptera des politiques, qu'il pourra modifier de temps à autre, touchant l'acquisition et la gestion des terrains des couloirs fluviaux et ces politiques compléteront le Plan directeur, sans toutefois en faire partie.**

8. **Sera disposé à envisager l'acquisition d'autres zones des couloirs fluviaux, en plus des zones désignées comme "Zones de loisir" selon que les circonstances le dicteront de temps à autre et tenant compte de la nature et de l'emplacement de la propriété, des utilisations**

qui pourront en être faites ainsi que des fonds disponibles, et en établissant les responsabilités relatives à leur mise en valeur et à leur entretien.

PARTIE 9: L'ESTHÉTIQUE ET LES RICHESSES DU PATRIMOINE

9.0 INTRODUCTION

La répartition des bâtiments et des utilisations du sol, la qualité de la conception de tous les éléments, depuis les bâtiments et les ouvrages jusqu'au mobilier urbain, et la mesure dans laquelle les éléments nous rappelant notre passé sont préservés sont tous des facteurs importants qui influent sur la perception positive que les résidents et les visiteurs ont d'une région.

Un des buts sur lequel le présent Plan se fonde consiste à "mettre en valeur la qualité esthétique des milieux bâtis et naturels". Un autre consiste à "protéger les ressources importantes sur les plans récréatif, écologique et historique". Ces ressources sont essentielles pour créer un milieu attrayant. Dans ce contexte, "milieu" s'entend des milieux bâtis et naturels.

La Région n'est certes pas seule à s'intéresser à l'aménagement d'un milieu attrayant. De fait, les moyens au niveau gouvernemental, d'influer sur la qualité esthétique et de protéger les ressources du patrimoine relèvent surtout des municipalités locales et de la Commission de la Capitale nationale.

Les intérêts régionaux sont les suivants :

1. **Le maintien et l'amélioration de la qualité esthétique des milieux bâtis et naturels.**
2. **La protection des caractéristiques historiques.**

9.1 OBJECTIFS À L'ÉGARD DE L'ESTHÉTIQUE ET DES RICHESSES DU PATRIMOINE

Le maintien et l'amélioration de la qualité esthétique et la protection des richesses du patrimoine comportent deux aspects. Premièrement, il y a la question de maintenir tout ce qui est esthétique ou qui a une valeur historique, afin que ces éléments ne soient pas détruits ou menacés par des changements à leurs environs. Cela peut s'appliquer aux immeubles attrayants, aux groupes de monuments historiques, aux panoramas de rues ou aux vues attrayantes. Deuxièmement, il y a la question d'améliorer l'apparence du milieu bâti ou naturel. Cela pourrait comprendre la conception de bâtiments et d'ouvrages neufs et la façon dont ils s'intègrent aux aménagements existants, et la restauration des monuments historiques. Dans le cas du milieu naturel, cela pourrait comprendre l'amélioration du paysage en trouvant une utilisation pour les sablières et gravières abandonnées ou en plantant des arbres le long de certaines routes d'accès.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Veiller à ce que les caractéristiques esthétiques des milieux bâtis ou naturels ne soient pas perdues.**
2. **Embellir les milieux bâtis et naturels.**
3. **Aider à protéger les caractéristiques historiques d'Ottawa-Carleton.**

9.2 POLITIQUES RELATIVES À L'ESTHÉTIQUE

Au départ, le Conseil reconnaît que les occasions pour la Région d'améliorer l'esthétique et de protéger les richesses du patrimoine sont limitées. Parmi les organismes gouvernementaux, les municipalités locales et la Commission de la Capitale nationale ont un rôle plus important à jouer.

Les arrêtés de zonage permettent aux municipalités locales de contrôler, entre autres choses, la hauteur, le volume, les retraits et l'espacement des bâtiments. Par la réglementation des plans de localisation, elles peuvent exiger l'aménagement paysager et la plantation d'écrans de verdure et peuvent réglementer la délimitation des terrains.

Par l'adoption d'un règlement, la ville d'Ottawa a chargé un comité de conception d'examiner les projets d'aménagement le long des routes principales, ou contigus à des terrains appartenant à la Ville, à la Municipalité régionale, au gouvernement provincial, au gouvernement fédéral ou à des gouvernements étrangers.

La Commission de la Capitale nationale a aussi chargé un comité de ce genre d'examiner tous les projets de bâtiments fédéraux et autres sur les terres fédérales.

La Région peut néamoins aider les autres organismes ou compléter leurs politiques. De plus, la Région a effectivement certaines responsabilités spécifiques dans ce domaine. Par exemple, elle exécute des travaux publics comprenant la construction de ponts, de bâtiments et de couloirs de transport en commun et l'élargissement ou la construction d'artères principales.

De plus, l'annexe F de ce Plan désigne les routes le long des rivières des Outaouais et Rideau comme Routes panoramiques. La plupart d'entre elles sont des routes régionales qui traversent plusieurs municipalités locales. Le présent Plan prévoit que la Région examinera conjointement avec les municipalités locales et la Commission de la Capitale nationale les façons d'améliorer ces routes panoramiques. S'il en découle une méthode concertée, il sera peut-être possible de l'appliquer à d'autres

emplacements. L'examen des politiques relatives aux routes panoramiques comprendrait la prise en compte de leur fonction partielle comme routes touristiques et l'étude d'une façon uniforme d'indiquer les installations touristiques le long des routes.

La *Loi sur l'évaluation de l'environnement* définit l'environnement en termes généraux. Toutefois, elle ne précise pas que l'apparence d'un aménagement doit être prise en compte. Grâce à la politique ci-après, la Région tiendra compte de cet aspect lors de la préparation d'une évaluation de l'environnement en vertu de la loi.

En résumé :

1. **Le Conseil doit veiller à une conception extérieure et un aménagement paysager de grande qualité pour les bâtiments et les autres ouvrages qu'elle se propose de construire, qui tiendront compte de l'emplacement et du but des bâtiments ou des ouvrages.**
2. **Dans la mesure du possible, le Conseil protégera les caractéristiques ou les panoramas artificiels ou naturels attrayants lorsqu'il entreprendra des travaux publics.**
3. **Le Conseil étudiera des façons d'améliorer la qualité esthétique de la Région lorsqu'il entreprendra, en vertu de la *Loi sur l'évaluation de l'environnement*, une évaluation de l'environnement pour les routes régionales et les couloirs de transport en commun et d'autres travaux publics.**
4. **Le Conseil examinera, conjointement avec les municipalités locales et la Commission de la Capitale nationale, l'élaboration de propositions pour les routes panoramiques désignées sur l'annexe F, portant sur :**
   a) **la localisation et la qualité esthétique des nouveaux aménagements,**
   b) **la protection des caractéristiques et panoramas attrayants,**
   c) **l'embellissement d'un emplacement, si cela s'avère souhaitable,**
   d) **la nécessité d'installer des panneaux pour indiquer les installations touristiques et les attractions à proximité des routes.**
5. **Le Conseil pourra aider les organismes intéressés, comme les municipalités locales et la Commission de la Capitale nationale, à mettre en oeuvre les propositions découlant de la politique 4 ci-dessus.**

9.3 POLITIQUES RELATIVES AUX RICHESSES DU PATRIMOINE

Les nombreux monuments historiques d'Ottawa-Carleton ajoutent à l'esthétique du milieu bâti existant.

Il incombe aux municipalités locales de désigner des bâtiments en vertu de la *Loi sur les biens culturels de l'Ontario*. De plus, les gouvernements fédéral et provincial ont tous deux des programmes prévoyant la pose de plaques commémoratives sur les bâtiments ou sur les sites qui ont en soi une valeur historique ou qui sont l'endroit où s'est produit un événement historique.

Plusieurs municipalités locales ont chargé des comités consultatifs sur la conservation de l'architecture locale de conseiller la municipalité locale sur les bâtiments et les districts de conservation du patrimoine à désigner en vertu de la *Loi sur les biens culturels de l'Ontario*.

Quelques-uns des monuments ou ouvrages historiques les plus connus à Ottawa-Carleton (p. ex., les édifices du Parlement, la résidence du gouverneur général, les ouvrages du canal Rideau) sont de propriété publique.

Comme nous l'avons déjà mentionné, un grand nombre des pouvoirs et mesures liés au patrimoine relèvent de niveaux de gouvernement autres que la Région. La Région n'a pas l'intention de devenir un chef de file dans ce domaine ni de doubler le travail effectué par d'autres. Par les politiques ci-après, la Région s'engage à jouer un rôle de soutien.

La Région se propose de travailler avec d'autres organismes pour définir des "thèmes historiques" pour Ottawa-Carleton, comme la construction du canal Rideau et le peuplement subséquent, ou le commerce du bois. Apres avoir défini ces thèmes, on pourrait axer les efforts de protection, de restauration et d'interprétation sur les monuments et sites liés à ces thèmes. La participation régionale à l'établissement des thèmes est utile puisque ceux-ci peuvent toucher plusieurs municipalités locales, et la promotion du patrimoine qui en découlerait constituerait un élément de la promotion touristique dont s'occupe la Région par le biais de l'Office du tourisme et des congrès de la Capitale du Canada.

En résumé :

6. **Le Conseil préservera, dans la mesure du possible, les monuments et ouvrages historiques qui lui appartiennent.**
7. **Le Conseil protégera, dans la mesure du possible, les sites archéologiques et les monuments, ouvrages, sites ou districts historiques lorsqu'il entreprendra des travaux publics.**

8. **Le Conseil examinera la possibilité d'acquérir et de rénover des monuments historiques lors de l'examen des besoins en bâtiments de la Municipalité régionale.**

9. **Le Conseil pourra aider à protéger les sites archéologiques et les monuments, ouvrages, sites ou districts historiques.**

10. **Le Conseil définira, conjointement avec des organismes comme le ministère du Tourisme et des Loisirs, la Commission de la Capitale nationale, l'Office du tourisme et des congrès de la Capitale du Canada, Parcs Canada et les municipalités locales, des thèmes historiques pour Ottawa-Carleton.**

11. **Après avoir défini les thèmes historiques, le Conseil pourra aider les organismes intéressés à :**

    a) **déterminer les monuments et les sites qui sont liés aux thèmes historiques,**

    b) **déterminer des emplacements qui conviennent pour l'interprétation du patrimoine,**

    c) **établir les besoins d'acquisition et de restauration,**

    d) **faire de la publicité sur les thèmes historiques et les promouvoir.**

PARTIE 10: PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

10.0 INTRODUCTION

La présente partie décrit le rôle de la Région dans la protection de l'environnement, qui consiste à recueillir et à traiter les eaux-vannes, à évacuer les déchets solides et à gérer les eaux pluviales. Cette partie établit aussi le rôle de la Région en ce qui concerne l'adduction d'eau.

La Région a la responsabilité d'épurer et de distribuer l'eau et de recueillir et de traiter les eaux-vannes. Elle est aussi responsable de l'évacuation des déchets solides et doit donc disposer d'emplacements et de technologies convenables pour évacuer les déchets solides (tant municipaux qu'industriels) et pour exploiter les installations d'évacuation une fois celles-ci établies. Dans le domaine de la gestion des eaux pluviales, le rôle de la Région consiste à établir un processus de réglementation uniforme pour l'approbation des aménagements et le contrôle de la qualité de l'eau. Puisque les bassins hydrographiques s'étendent souvent sur plusieurs municipalités locales, une politique régionale uniforme est utile.

La protection des eaux souterraines et des eaux de surface est la raison de la participation de la Région au traitement des eaux-vannes et à l'évacuation des déchets solides. Les eaux de surface d'Ottawa-Carleton, notamment les rivières des Outaouais et Rideau, servent à de nombreuses fins, y compris la consommation domestique et industrielle, les loisirs, et les habitats fauniques et de poissons. Il est de toute première importance de s'assurer que les cours d'eau d'Ottawa-Carleton soient d'une qualité qui permette ces utilisations. De même, les eaux souterraines sont une ressource importante, puisqu'elles approvisionnent des milliers de puits répartis dans toute la zone rurale et constituent une source importante d'alimentation des rivières et ruisseaux de la Région. L'absence de méthodes convenables pour le traitement des déchets compromettrait la qualité des eaux de surface et souterraines. Le but qui consiste à "respecter la capacité du milieu naturel d'assimiler l'effet des activités humaines" tient compte de cette préoccupation.

En résumé, les intérêts régionaux sont les suivants :

1. **La protection des eaux souterraines et de surface.**
2. **Les moyens de recueillir et de traiter les eaux-vannes.**
3. **Le traitement et la distribution de l'eau.**
4. **La coordination de l'écoulement des eaux pluviales.**
5. **L'évacuation des déchets solides.**

10.1 APPROVISIONNEMENT EN EAU ET TRAITEMENT DES EAUX-VANNES

10.1.1 Objectifs en matière d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux-vannes

Parce que les services d'eau et d'égouts nécessitent un investissement considérable de fonds publics et que l'extension de cette infrastructure contribue à établir la structure de l'aménagement futur, les objectifs et les politiques du Conseil à l'égard de l'infrastructure ont été mis au point de façon à appuyer la structure de l'aménagement décrite à la partie 2 de ce Plan. Tous les services municipaux d'eau et d'égouts, y compris ceux qui relèvent des conseils de municipalités locales, seront fournis en conformité avec ce Plan.

L'idéal serait qu'il y ait suffisamment de terrains dotés des services principaux dans toute la Région pour soutenir un programme de construction résidentielle de dix ans. Cette offre de terrains est jugée suffisante pour assurer le fonctionnement ordonné et efficient du marché. De même, il importe qu'il y ait suffisamment d'emplacements desservis pour appuyer les objectifs d'emploi de ce Plan, y compris des emplacements desservis dans les centres urbains, aux centres d'emploi désignés le long des couloirs de transport en commun et à d'autres emplacements désignés d'un accès facile par transport en commun. Pour atteindre ces objectifs, il faudra étendre les réseaux régionaux d'égouts collecteurs et de conduites d'eau principales et améliorer les installations centrales de traitement.

Pour ce qui est des eaux-vannes, la Région est responsable du traitement des eaux-vannes et du réseau de grands égouts collecteurs. Les municipalités locales sont responsables des égouts locaux qui sont tributaires des égouts collecteurs régionaux. Dans de nombreux cas, l'installation de ces égouts locaux par les promoteurs est une condition préalable à l'aménagement.

En 1987, deux installations de traitement des eaux-vannes déversaient les eaux épurées dans la rivière des Outaouais. La plus grande est le Centre de dépollution du ruisseau Green, situé à Gloucester. Une installation plus petite, l'usine d'épuration du ruisseau Watts, qui est située à Nepean, reçoit les effluents provenant de la partie ouest de la zone urbaine, ainsi que des villages de Stittsville et de Richmond. On abandonnera graduellement l'usine du ruisseau Watts en étendant progressivement un égout collecteur de grand diamètre qui détournera les effluents de l'ouest vers le Centre de dépollution du ruisseau Green par les égouts collecteurs de Lynwood et d'Ottawa-Sud.

Le Conseil est aussi responsable d'un bassin de stabilisation des eaux usées dans le village de Munster. Mis à part ce petit réseau et le raccordement des villages de Richmond et de Stittsville au réseau central, les aménagements dans la zone rurale se font en fonction de réseaux individuels privés d'évacuation des eaux-vannes.

Pour ce qui est de l'eau potable, la Région a compétence à l'égard de toutes les installations d'approvisionnement en eau d'Ottawa-Carleton. La source d'eau pour la vaste majorité des résidents est la rivière des Outaouais. L'eau est purifiée à deux grandes usines, l'une à Britannia et l'autre à l'île Lemieux, et est distribuée dans toute la zone urbaine par un réseau de canalisations principales, de réservoirs, de stations de pompage et de châteaux d'eau. Bien que ce réseau central d'adduction d'eau ait été étendu au-delà de la zone urbaine à quelques endroits (p. ex., Stittsville, Notre-Dame-des-Champs, Leitrim, Cedarhill Estates) et qu'il existe quelques réseaux de puits collectifs comme celui de Hillside Gardens, à Manotick, la plupart des aménagements dans la zone rurale tirent leur eau de puits individuels privés.

L'aménagement dans la zone rurale devra se réaliser en fonction de services individuels privés d'eau et d'égouts, sauf aux endroits où le réseau central a déjà été étendu ou des systèmes collectifs établis. De temps à autre, il se peut que de nouveaux réseaux municipaux d'eau ou d'égouts soient nécessaires dans la zone rurale pour régler des problèmes de santé publique.

En résumé, les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Améliorer les installations centrales de traitement des eaux-vannes et d'épuration de l'eau et étendre progressivement les conduites principales à tous les terrains désignés comme Zones urbaines sur l'annexe A, en tirant le meilleur parti possible de la capacité disponible dans l'ensemble du réseau existant.**
2. **Assurer dans les zones urbaines des services d'eau et d'égouts qui appuient la structure d'aménagement souhaitée et répondent aux besoins.**
3. **Étendre les conduites d'eau et les égouts collecteurs régionaux à la zone urbaine de façon à maintenir un nombre de terrains résidentiels viabilisés correspondant à une offre d'au moins dix ans, calculée pour l'ensemble de la région.**
4. **Prévoir les aménagements ruraux en fonction de services individuels privés et veiller à ce que ces aménagements ne compromettent ni la qualité ni la quantité des eaux souterraines et de surface.**

10.1.2 Politiques relatives à l'approvisionnement en eau et au traitement des eaux-vannes

Pour suffire aux besoins d'une population croissante desservie par les réseaux centraux d'eau et d'égouts, la capacité des deux usines d'épuration d'eau et du Centre de dépollution du ruisseau Green sera augmentée. Les travaux en cours au moment de l'adoption de ce Plan donneront une capacité suffisante pour desservir presque 725 000 personnes.

En conformité avec la structure de l'aménagement présentée à la partie 2 de ce Plan, il faudra étendre les conduites d'eau principales et les égouts collecteurs à un nombre de terrains dans les zones urbaines désignées suffisant pour assurer le fonctionnement ordonné et concurrentiel du marché foncier. La façon la plus efficiente pour ce faire serait d'étendre simultanément les services principaux jusqu'aux trois centres urbains et jusqu'aux terrains vacants restants à l'intérieur de la limite interne de la ceinture de verdure. Toutefois, il est probable que des fonds suffisants pour achever tous les travaux nécessaires ne seront pas disponibles avant le milieu des années 1990. Par conséquent, on étendra les services d'eau et d'égouts de façon à tirer le meilleur parti des capacités excédentaires de tous les réseaux régionaux d'égouts collecteurs et de conduites d'eau principales, en commençant par les travaux nécessaires pour achever la viabilisation des terrains à l'intérieur de la ceinture de verdure et pour appuyer l'expansion des centres urbains de Kanata et d'Orléans. L'extension des services principaux d'eau et d'égouts jusqu'au centre urbain sud est une deuxième priorité.

1. **Le Conseil terminera la plus grande partie des travaux (c.-à-d., la plupart des travaux seront terminés ou en construction) de l'égout collecteur Gloucester-Cumberland et du débranchement de l'usine de traitement du ruisseau Watts, et aura commencé les travaux d'amélioration des égouts de la zone de croissance urbaine de l'Ouest avant d'inscrire le financement nécessaire au budget des investissements pour la construction de l'égout collecteur Rideau ouest, au sud de la limite interne de la ceinture de verdure et pour le prolongement de l'égout collecteur de la route Conroy.**
2. **Rien n'empêchera le surdimensionnement des services régionaux en vue d'un aménagement après la période couverte par ce Plan. Cependant, ce surdimensionnement ne devra pas être perçu comme un engagement à l'égard d'aménagements futurs sur des terrains qui ne sont pas désignés zone urbaine sur l'annexe A.**
3. **Tous les nouveaux aménagements à l'intérieur des zones urbaines désignées sur l'annexe A seront desservis entièrement par les systèmes centraux d'adduction d'eau et de traitement des eaux-vannes.**

4. **Nonobstant la politique 3 ci-dessus, on pourra permettre l'aménagement de maisons individuelles en fonction de services individuels privés dans les Zones urbaines désignées sur l'annexe A, sur des lots compris dans les plans enregistrés avant le 9 octobre 1974, s'ils ne sont pas desservis par les conduites d'eau et d'égouts.**

On pourra permettre l'installation de petits réseaux collectifs d'eau ou d'égouts dans les zones rurales (p. ex., pour les parcs de maisons mobiles ou les foyers pour personnes âgées). Les politiques ci-après prévoient que le promoteur ou le propriétaire de ces réseaux devra conclure des accords qui portent sur le fonctionnement et l'entretien et qui précisent le partage des responsabilités en cas de défaut des réseaux.

Il se peut qu'il soit nécessaire d'installer des services municipaux d'eau et d'égouts dans des parties de la zone rurale où il devient difficile d'obtenir de l'eau potable. Dans ces cas, on examinera la gravité du problème et les autres façons possibles de remédier à la situation.

Parce que l'installation des services d'eau et d'égouts jusqu'à la zone rurale, soit sous forme de l'extension du réseau central ou par la construction d'équipements collectifs, peut servir de catalyste à un aménagement considérable, le Conseil déterminera les limites d'aménagement appropriées pour chaque zone desservie par un amendement spécifique à ce Plan, qui coïncidera avec la décision de permettre l'installation des services. Si un seul service central est fourni ou si un ou plusieurs services collectifs sont fournis, la Région établira la capacité de ces services à la politique 5 de cette section. On pourra approuver l'aménagement jusqu'à ce que la capacité établie soit atteinte. Si les services d'eau et d'égouts sont tous deux étendus à partir du réseau central, les limites de la zone à desservir et à aménager seront établies par désignation sur l'annexe A de ce Plan. Les limites que le Conseil a établies pour Stittsville sont un exemple de cette situation.

Avec les exceptions mentionnées ci-dessus, l'aménagement dans la zone rurale se fera en fonction de services individuels privés. Les politiques visent à empêcher les problèmes de santé publique, en autant qu'on puisse les prévoir, et à éviter la nécessité d'étendre les services centraux ou de construire des réseaux collectifs pour les aménagements dans la zone rurale. Il faudra peut-être faire la preuve de la qualité de l'eau souterraine et que les terrains conviennent à l'installation de systèmes d'égouts privés. La qualité de l'eau souterraine doit être égale ou supérieure aux normes de l'*Ontario Drinking Water Objectives* (1983).

Par conséquent, l'aménagement n'est permis qu'aux endroits et dans des conditions qui semblent pouvoir assurer le fonctionnement sûr, à long terme, des services individuels privés.

Les problèmes relatifs au fonctionnement des réseaux individuels privés pourraient ne pas devenir évidents avant un certain temps. Pour qu'il soit possible de déceler un problème imprévu, les approbations pour les lotissements individuels ou les phases de lotissement seront limités à 40 lots.

En résumé :

5. **Les aménagements ruraux se feront en fonction de services individuels privés, à moins que d'autres politiques du présent Plan permettent des services collectifs ou centraux.**

6. **Les extensions des grands services régionaux d'eau et d'égouts à la zone rurale sont désignés à l'annexe H. Les plans directeurs locaux peuvent permettre l'aménagement dans les villages desservis jusqu'aux capacités indiquées dans le tableau ci-dessous.**

Villages desservis	Capacité (en nombre de logements)
Munster	480
Richmond	2 800
South Gloucester	210
Notre-Dame-des-Champs	160

7. **On pourra amender l'annexe H lorsqu'il existe un problème de santé publique et que le Conseil détermine que l'installation de services régionaux d'eau et (ou) d'égouts (plutôt que le recours à tout programme de correction des services privés offert par le gouvernement provincial) est la meilleure solution. Lorsqu'il envisagera d'amender l'annexe H, le Conseil déterminera la capacité requise pour l'aménagement existant et la capacité excédentaire à prévoir pour l'aménagement futur, le cas échéant, et**

   a) **s'il se propose d'étendre les services centraux d'eau et d'égouts, établira la limite de la zone à desservir par amendement de l'annexe A de ce Plan; ou**

   b) **si un seul service central ou un ou plusieurs services collectifs doivent être fournis, créant ainsi un village desservi, établira la capacité de ces services dans la politique 6 ci-dessus.**

8. **Comme suite aux politiques 20 et 21 de la section 4.2.5, le Conseil peut permettre l'aménagement de logements collectifs de plus de cinq logements en fonction de réseaux collectifs d'eau et (ou) d'égouts, à condition que :**

a) **un amendement à l'arrêté de zonage soit exigé pour l'aménagement résidentiel de cet emplacement;**

b) **lorsqu'on prévoit desservir l'aménagement par un réseau d'eau collectif privé, le promoteur ou le propriétaire du réseau ait conclu un accord avec la Région et l'ait inscrit au registre des titres avant l'adoption de l'amendement de l'arrêté de zonage. L'accord doit prévoir le fonctionnement et l'entretien du réseau et la prise en charge et le recouvrement des coûts en cas de bris du réseau d'eau.**

c) **lorsqu'on prévoit desservir l'aménagement au moyen d'un réseau d'égouts collectif privé, le promoteur ou le propriétaire du réseau ait conclu un accord avec la municipalité locale et l'ait inscrit au registre des titres avant l'adoption de l'amendement de l'arrêté de zonage. L'accord doit prévoir le fonctionnement et l'entretien du réseau et la prise en charge et le recouvrement des coûts en cas de défaut de l'installation de traitement des eaux-vannes.**

d) **la conception et la construction de tous les réseaux collectifs soient acceptables pour le commissaire régional aux travaux publics;**

e) **la capacité des réseaux collectifs soit suffisante compte tenu de la taille et de la densité de l'aménagement; et**

f) **l'aménagement soit permis par les politiques de la section 4.2.5.**

9. **Avant l'approbation du projet de plans de lotissement et de plans de logements en copropriété prévoyant le recours aux services individuels privés, il faudra soumettre des preuves suffisantes pour démontrer que :**

a) **l'emplacement pourra assurer un approvisionnement naturel en eau d'une qualité et d'une quantité suffisantes pour répondre aux besoins de l'aménagement proposé, sans nuire à la qualité ou à la quantité de l'eau des autres puits utilisés dans les environs; et**

b) **l'emplacement permettra le fonctionnement continu et sûr des systèmes privés d'évacuation des eaux-vannes. Lorsque les plans de lotissement proposés visent des villages, on devra consulter l'étude dont il est question à la politique 10 de la section 4.2.2 pour déterminer s'il existe des exigences particulières dont il faut tenir compte.**

10. **Avant la délivrance de certificats de consentement pour les détachements de parcelles viabilisées par des services individuels privés, il faut présenter suffisamment de preuves pour démontrer que :**

a) **l'emplacement peut assurer un approvisionnement naturel en eau d'une qualité et d'une quantité suffisantes pour appuyer l'aménagement proposé; et**

b) **l'emplacement peut assurer le fonctionnement sûr et à long terme de réseaux privés d'évacuation des eaux-vannes.**

Dans les villages, on consultera l'étude dont il est question à la politique 10 de la section 4.2.2 pour déterminer s'il faut tenir compte d'exigences particulières.

11. **Lorsque l'on propose un aménagement ayant recours à des services individuels privés, le Conseil peut approuver pour inscription au registre un plan de lotissement ou phase d'un plan de lotissement d'au plus 40 lots. Avant l'approbation de chaque phase d'un plan de lotissement, il faudra que le fonctionnement des puits et des réseaux privés d'évacuation des eaux-vannes existants des phases d'aménagement précédentes soit examiné et s'avère satisfaisant. Pour évaluer ce fonctionnement, le Conseil demandera l'avis du ministère de l'Environnement.**

10.2 GESTION DES EAUX PLUVIALES

10.2.1 Objectifs en matière de gestion des eaux pluviales

Les eaux de surface dans Ottawa-Carleton, et avant tout les eaux de la rivière des Outaouais et de la rivière Rideau, servent à plusieurs fins; elles servent à la consommation domestique et industrielle, aux loisirs, et elles constituent l'habitat des poissons et de la faune sauvage.

Il est primordial que les cours d'eau d'Ottawa-Carleton soient d'une qualité qui puisse convenir le plus possible aux différentes utilisations qu'on en fait. À cet égard, le ministère de l'Environnement a établi des objectifs de qualité de l'eau pour les eaux de surface utilisées aux fins de récréation et servant de milieu à la vie aquatique.

La gestion des eaux pluviales est un élément important de la responsabilité générale du Conseil de protéger la qualité de l'eau. Comme la quantité, le genre et la densité des aménagements influent sur la qualité et la quantité du ruissellement des eaux pluviales, la Région, qui doit approuver les plans directeurs locaux et les lotissements, doit veiller à ce que la gestion des eaux pluviales soit traitée avec l'attention nécessaire, notamment en ce qui concerne ses effets sur les emplacements en dehors des li-

mites du territoire. De plus, d'autres organismes, dont les municipalités locales, le ministère de l'Environnement, les sociétés de conservation et le ministère des Ressources naturelles ont des intérêts divers dans la gestion des eaux pluviales et peuvent aider la Région à mettre en oeuvre des politiques appropriées. Aussi, le Conseil juge-t-il souhaitable, de concert avec les municipalités locales et les autres organismes, d'établir des politiques pour la gestion de la qualité et de la quantité des eaux pluviales afin de maîtriser les innondations, l'érosion, la sédimentation et la pollution des cours d'eau et des rives des cours d'eau d'Ottawa-Carleton.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

1. **Assurer l'adoption d'une méthode coordonnée pour la planification et l'approbation de l'aménagement en conformité avec de sains principes de gestion des eaux pluviales.**

10.2.2 Politiques relatives à la gestion des eaux pluviales

La planification de la gestion des eaux pluviales dépend avant tout du développement ou du sous-développement du bassin de drainage qui se déverse dans le milieu récepteur.

Lorsque l'on veut aménager un bassin de drainage dans des endroits où il n'existe que peu ou pas d'aménagements, il faut élaborer un «plan global de drainage» pour contrôler le ruissellement des eaux pluviales de tout le bassin - ou d'une partie de celui-ci. Un tel plan doit indiquer, entre autres, l'emplacement des étangs de rétention et des principaux canaux d'écoulement. Un plan global de drainage doit être élaboré chaque fois qu'un plan directeur local prévoit de grandes zones de nouveaux aménagements. La planification des utilisations terrestres et la planification des eaux pluviales doivent être coordonnées. Dans son sens le plus large, le plan global de drainage détermine le système de drainage optimal d'un bassin hydrographique. L'utilité d'un plan est de prévenir les problèmes; ce n'est pas une étude d'ingénieur qui servirait à régler «après coup» les problèmes qui sont survenus.

Un plan global de drainage est suivi d'un document plus détaillé connu sous le nom de «plan des eaux pluviales». Ce dernier porte sur un plan d'un lotissement ou d'un emplacement particulier. On y trouve, entre autres, la localisation des égouts pluviaux et les détails de conception des étangs de rétention.

Si un bassin de drainage est largement aménagé, il n'est d'aucune utilité de dresser un plan de drainage global. Si une certaine quantité de terrains n'ont pas été aménagés, il peut être utile de dresser un plan global de drainage pour une partie seulement du bassin, ou les planificateurs peuvent passer directement à l'étape du plan d'aménagement des eaux pluviales.

En résumé :

1. **Avant l'approbation d'un plan directeur local qui touche à des terrains non aménagés à l'intérieur de la zone urbaine désignée à l'annexe A, le Conseil peut demander aux municipalités locales d'élaborer des plans globaux de drainage, conformément aux politiques 2 à 5.**
2. **Pour déterminer si un plan global de drainage est nécessaire en vertu de la politique 1, le Conseil doit consulter la municipalité locale, le ministère de l'Environnement, le ministère des Ressources naturelles et les sociétés de conservation et il tiendra compte, notamment, de la partie du bassin de drainage qui a déjà été aménagée ou des lotissements qui ont déjà été inscrits au registre ou dont l'ébauche des plans a été approuvée.**
3. **En plus de la politique 1, le Conseil étudiera la nécessité que les municipalités locales préparent des plans globaux de drainage pour des régions à l'extérieur de la zone urbaine désignée sur l'annexe A, en tenant compte de l'importance et du genre des aménagements proposés qui pourraient être permis par un amendement du plan directeur local. La politique 2 s'applique pour déterminer le besoin d'un plan global de drainage.**
4. **Avant de préparer un plan global de drainage, les municipalités locales doivent en établir les paramètres de concert avec les sociétés de conservation, le ministère de l'Environnement et le ministère des Ressources naturelles.**
5. **Les plans globaux de drainage doivent être étudiés et approuvés par les organismes mentionnés à la politique 4.**
6. **Comme suite à la politique 5, le Conseil doit approuver les plans de lotissement et les plans de logements en copropriété en se fondant sur les plans de gestion des eaux pluviales.**
7. **Pour la préparation des plans des eaux pluviales, les municipalités locales devront consulter les organismes mentionnés à la politique 4 et une fois qu'ils seront dressés, elles doivent les soumettre à ces organismes pour étude et approbation, conformément à la politique 5.**

8. **Si un plan global de drainage est jugé inutile en conformité avec la politique 2, un plan de gestion des eaux pluviales doit être préparé conformément à la politique 7 avant l'approbation préliminaire d'un plan de lotissement.**

9. **Le Conseil demandera aux municipalités locales d'évaluer les plans de localisation présentés en vertu de l'article 40 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, en fonction d'un plan approuvé de gestion des eaux pluviales ou, lorsqu'un tel plan n'existe pas, il leur demande de fournir les documents suivants :**

   a) **des propositions pour la construction d'installations de drainage des eaux pluviales;**

   b) **l'établissement des retombées de la construction des installations de drainage des eaux pluviales sur les cours d'eau récepteurs, durant et après les travaux de construction, notamment l'inondation, la pollution, l'érosion et la sédimentation;**

   c) **des propositions visant à réduire tout effet néfaste, s'il est probable que l'aménagement propose en entraîne; et**

   de tenir compte du document du gouvernement provincial, *Urban Drainage Design Guidelines 1987.*

10.3 GESTION DES DÉCHETS

Il incombe à la Région de prévoir des installations pour l'évacuation des déchets solides municipaux. La collecte et le transport de ces déchets relèvent des municipalités locales et se font par le personnel de la municipalité ou sont donnés à contrat à des transporteurs privés.

Le principal moyen d'élimination des déchets à Ottawa-Carleton est la décharge contrôlée. Le plus important emplacement est la décharge contrôlée du chemin Trail, située dans la ville de Nepean et exploitée par la Région, qui en est le propriétaire. En 1987, le secteur privé et les municipalités possédaient et exploitaient sept autres décharges contrôlées à Ottawa-Carleton. Tous ces emplacements d'élimination des déchets exigent le consentement du Conseil avant d'être exploités.

La réduction du volume des déchets solides par incinération est pratiquée dans une mesure restreinte à Ottawa-Carleton, dans de petites installations appartenant aux hôpitaux et au gouvernement fédéral, qui en assurent le fonctionnement.

10.3.1 Objectifs à l'égard de la gestion des déchets solides

Lorsqu'on choisit des méthodes d'évacuation des déchets solides, il faut peser soigneusement diverses considérations environnementales, sociales, économiques et énergétiques. Le recyclage des déchets peut contribuer à accroître l'efficience énergétique puisque la fabrication d'un produit à partir de matériaux recyclés consomme souvent moins d'énergie que sa production à partir de matière brute. L'incinération des déchets peut produire de l'énergie utile. Si l'on élimine les déchets par décharge contrôlée, il faut choisir avec soin les emplacements et les méthodes de fonctionnement pour s'assurer que le percolat de la décharge ne pollue pas les nappes souterraines.

En résumé, l'objectif du Conseil est le suivant :

1. **Assurer l'évacuation sûre et efficiente des déchets solides.**

10.3.2 Politiques en matière de gestion des déchets solides

En décembre 1984, on a lancé un processus d'établissement d'un plan régional de gestion globale des déchets appelé Actiondéchets. Cette étude vise à produire pour Ottawa-Carleton un plan global de gestion des déchets sur 25 ans. L'étude examinera toutes les options pour le traitement et l'évacuation des déchets, ainsi que la réduction, la réutilisation, le recyclage, la récupération et la production d'énergie à partir de déchets. Le principal objectif est d'élaborer un plan global à long terme pour la gestion, notamment, des déchets solides domestiques et commerciaux, qui soit la meilleure option sur les plans économique, financier, social, culturel, technique, de la planification de l'utilisation des terres et écologique. Cette étude examinera aussi la production de déchets industriels et autres et leur effet sur le système.

On attend la version finale du plan global en 1988 et ses résultats pourraient mener à l'inclusion dans ce Plan de politiques plus exhaustives en matière de gestion des déchets. En particulier, on pourrait désigner des emplacements pour les nouvelles installations possibles de gestion des déchets.

Entre-temps :

1. **Le Conseil prendra les mesures nécessaires pour assurer l'évacuation des déchets solides.**

2. **Le Conseil favorisera le recyclage comme moyen de contenir les frais municipaux, de réduire le plus possible les dommages à l'environnement et d'économiser l'énergie.**

3. **Le Conseil étudiera la possibilité de construire une installation de récupération de l'énergie produite par l'incinération des déchets solides et de toute autre méthode d'élimination des déchets et, si les projets s'avèrent réalisables, y collaborera.**

PARTIE 11: TRANSPORTS

11.0 INTRODUCTION

Le réseau de transport assurant les déplacements régionaux comprend un réseau d'équipements qui relève de plusieurs gouvernements, y compris des gouvernements fédéral et provincial, de la Région et des municipalités locales. Chaque palier a des intérêts particuliers à l'égard de la planification, de la construction et de l'exploitation de son propre réseau. De plus, la Région a intérêt à assurer l'intégration des éléments individuels de transport en un réseau de transport global, et il lui incombe de remplir cette tâche.

La Région a aussi intérêt à s'assurer que les aspects du réseau de transport dont elle a la charge appuient et favorisent l'atteinte de la structure d'aménagement souhaitée en fournissant des liens efficients, sûrs et commodes pour le déplacement des personnes et des biens entre les emplacements consacrés à diverses utilisations. Bien que les installations de transport ne soient pas une fin en elles-mêmes, le rôle qu'elles jouent en assurant l'accessibilité à toutes les parties d'Ottawa-Carleton est essentiel pour satisfaire à plusieurs besoins quotidiens fondamentaux des citoyens et pour favoriser le bien-être économique.

Le Conseil favorise depuis longtemps le transport en commun. Il continuera de le faire parce que le réseau de transport en commun s'est avéré capable d'assurer un niveau de service élevé à de nombreux résidents et qu'il a retardé la nécessité d'entreprendre d'importants travaux de construction de nouvelles routes. Ottawa-Carleton est en train d'aménager des transports en commun rapides sous forme d'un réseau de couloirs de transport en commun, qui sont des équipements réservés au transport en commun. Les tronçons déjà construits, ceux qu'on s'est engagé à construire et leurs extensions prévues démontrent bien l'importance continue que le Conseil accorde à l'aménagement de ces équipements comme service pour les résidents d'Ottawa-Carleton en général, et comme moyen de favoriser de saines structures d'aménagement urbain tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

L'accent sur la mobilité et l'accessibilité doit forcément prendre en compte aussi la nécessité d'établir un réseau complet de routes régionales. Les véhicules privés et commerciaux remplissent des fonctions de transport qui soutiennent la vitalité économique et sociale de la collectivité régionale. À l'avenir, le transport en commun ne continuera pas d'accroître sa part du marché des déplacements au même rythme que dans le passé. Les programmes de transport devront davantage mettre l'accent sur les investissements en équipements routiers, tout en continuant de leur préférer les améliorations du réseau de transport en commun.

En résumé, les intérêts régionaux sont les suivants :

1. **L'intégration des équipements de transport fournis par tous les niveaux de gouvernement.**
2. **Établir un réseau de transport régional qui appuie la structure d'aménagement souhaitée.**

11.1 OBJECTIFS RELATIFS AU RÉSEAU DE TRANSPORT

À la section 2.1.7, on traite du réseau de transport dans le cadre de la stratégie régionale d'aménagement. Ailleurs dans ce Plan, des politiques visent à atteindre des concentrations importantes d'emplois à divers endroits dans la zone urbaine, notamment le long des couloirs de transport en commun, et des objectifs d'emploi sont établis pour les centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure. Le réseau de transport décrit dans ce Plan a été établi en supposant l'atteinte de cette répartition souhaitée de l'emploi. À cet égard, les équipements routiers existants et proposés dans ce Plan assureront une capacité suffisante pour absorber les niveaux projetés des déplacements seulement dans la mesure où ces objectifs d'emploi sont atteints.

Les objectifs spécifiques pour les réseaux routier et de transport en commun sont utiles pour évaluer l'efficacité du réseau de transport de la Région. Ces objectifs servent à la fois de guide pour la conception des équipements individuels et collectifs, et d'étalon pour mesurer le rendement.

Un objectif global consiste à faire en sorte que le réseau de transport assure un degré élevé d'accessibilité aux centres d'activité de toute la région d'Ottawa-Carleton. Il faut développer ce réseau en mettant l'accent sur la sécurité et la commodité.

Un objectif fondamental consiste à assurer que le transport en commun attire une part des déplacements dans chaque corridor principal suffisante pour que la capacité des routes existantes et des améliorations prévues indiquées dans ce Plan puisse absorber tous les autres déplacements, à un niveau de service raisonnable.

Un autre objectif concerne l'économie d'énergie. Il est possible de contrôler la croissance de la consommation de carburant en encourageant l'utilisation des transports en commun, du cyclisme et de la marche à pied et en appliquant des mesures éprouvées pour modifier la nature de la demande de déplacements, surtout pendant les périodes de pointe.

Enfin, il est souhaitable de mettre l'accent sur les améliorations du réseau de transport qui, dans l'ensemble, assurent la plus grande protection possible de l'environnement, tout en tenant compte de la

réduction le plus possible des perturbations écologiques locales découlant de changements des conditions de fonctionnement ou de la construction d'équipements particuliers.

Les objectifs du Conseil sont les suivants :

1. **Fournir un réseau de transport intégré, constitué de réseaux complémentaires de transport en commun et routier, qui appuie la structure d'aménagement souhaitée et réponde aux besoins.**
2. **Fournir un réseau de transport sûr, commode et efficient qui assure un niveau élevé d'accessibilité par route et par transport en commun aux principaux centres d'activité dans toute la région d'Ottawa-Carleton.**
3. **Atteindre un niveau d'utilisation des transports en commun dans chaque corridor principal qui rende la capacité des équipements routiers prévus dans ce Plan suffisante pour tous les autres déplacements.**
4. **Adopter une norme de niveau de service pour le réseau routier pendant les heures de pointe sur semaine qui entraîne un niveau élevé d'utilisation de la capacité du réseau routier, mais qui n'entraînera pas de retards considérables et de déplacements à faible vitesse. Cet état décrit généralement un niveau de service opérationnel "D" tel que défini par les ingénieurs des transports.**
5. **Prendre en compte les zones écologiques névralgiques lors de l'aménagement et de l'exploitation du réseau de transport.**
6. **Économiser l'énergie en exploitant un réseau de transport à haut rendement énergétique.**

11.2 POLITIQUES EN MATIÈRE DE ROUTES

11.2.1 Calendriers de construction des routes

Les routes régionales sont des équipements dont la principale fonction est de permettre la circulation sûre et efficiente de tous genres. Quel que soit le nom qu'on leur donne, les routes régionales sont destinées à la circulation de véhicules privés et commerciaux et aux transports en commun.

Le réseau routier régional est indiqué aux annexes C1 et D1 et est une combinaison de routes existantes et proposées. La plupart des routes régionales seront tôt ou tard construites ou reconstruites pour comporter quatre ou six voies.

Les emprises appropriées pour les routes régionales existantes ont été désignées aux annexes C2 et D2 et sont classées en sept catégories de largeur qui indiquent l'étendue de l'emprise publique requise. Dans certains cas, il faudra acquérir des terrains supplémentaires pour atteindre les emprises indiquées dans ce Plan.

Certaines des routes régionales proposées sont des routes relevant actuellement des municipalités locales et qui seront prises en charge plus tard par la Région. La plupart des routes régionales proposées indiquées dans ce Plan sont des routes qu'il faudra construire et dont l'emplacement, l'emprise et d'autres caractéristiques exigent une étude plus approfondie.

Par arrêté, le Conseil établit sa politique en matière de protection des emprises de routes régionales en vertu de laquelle il acquiert des emprises appropriées pour les routes régionales existantes et proposées, pour tout sauf l'approbation des plans de localisation. Ces emprises représentent les besoins minimaux, établis en fonction de projections de la circulation future et, si la chose est opportune et faisable, elles pourraient inclure suffisamment d'espace pour les pistes cyclables et les équipements de réduction du bruit. Dans les cas où ces équipements deviennent une exigence à respecter sur les terres publiques, il pourra être nécessaire d'élargir l'emprise.

La Région protège les emprises, lorsque cela est possible, en acquérant ou en réservant les terres nécessaires au moment de l'aménagement ou du réaménagement des terrains adjacents, par l'imposition de conditions à l'approbation de lotissements, de modifications du zonage et de plans de localisation. Dans d'autres cas, les terrains sont acquis par suite de la nécessité d'améliorer une route existante pour la rendre conforme à une norme relevée. L'arrêté sera mis à jour de temps à autre au fur et à mesure que d'autres études relèvent les changements des utilisations des terrains et les exigences en matière d'emprises. On trouvera à la section 11.2.4 les politiques détaillées en matière d'élargissements de routes régionales existantes.

L'annexe C1 indique le réseau de routes régionales existantes et proposées qui dessert surtout les zones urbaines d'Ottawa-Carleton. L'ensemble du réseau d'équipements routiers indiqué à l'annexe C1 est jugé suffisant pour répondre aux besoins d'une population urbaine d'environ 675 000 personnes. L'annexe D1 indique le réseau de routes régionales existantes et proposées qui dessert surtout la zone rurale. Puisque les routes provinciales et les promenades fédérales ne relèvent pas du Conseil, elles ne sont pas incluses dans le réseau routier régional sur les annexes C1 et D1. Toutefois, ces routes sont indiquées, pour information, sur la carte de base de chaque annexe.

En résumé :

1. **Les routes régionales existantes et proposées pour desservir la zone urbaine sont désignées à l'annexe C1.**

2. **Les routes régionales existantes et proposées pour desservir la zone rurale sont désignées à l'annexe D1.**

3. **Les routes régionales désignées sur les annexes C1 et D1 seront conçues, construites et exploitées pour la circulation de tous genres.**

4. **Le Conseil adoptera un arrêté pour préciser l'emprise de chaque route régionale, cet arrêté pouvant faire l'objet d'un amendement de temps à autre.**

5 **Au moment de la construction ou de la reconstruction des routes régionales, le Conseil étudiera les effets du bruit de la circulation prévue et les mesures d'atténuation possibles, compte tenu des caractéristiques de leur tracé.**

11.2.2 Priorités en matière de routes

L'amélioration du réseau routier régional se fera progressivement au fur et à mesure des besoins et de la disponibilité des fonds. Cette amélioration comporte entre autres, les panneaux de signalisation, l'élargissement ou la construction de routes, l'amélioration des intersections, et l'application de mesures de gestion du réseau de transport comme le contrôle informatisé des feux de circulation, les mesures accordant la priorité aux autobus.

La nécessité d'améliorer le réseau routier régional sera déterminée par des études de contrôle et la préparation de rapport d'étape sur le réseau routier régional. Le Conseil établira la priorité de chaque amélioration du réseau routier régional dans ses prévisions budgétaires d'investissement quinquennales qui sont révisées annuellement.

En résumé :

6. **La priorité des améliorations du réseau routier régional sera établie périodiquement à la lumière des rapports de contrôle, des rapports d'étape sur le réseau, et d'études sur la croissance et les tracés du traffic, et d'autres indicateurs des besoins.**

11.2.3 Voie de liaison conceptuelle

L'aménagement après la période couverte par ce Plan pourrait rendre nécessaire la construction d'une route régionale est-ouest importante reliant les autoroutes 416 et 417 au sud de la ceinture de verdure. Cet équipement traverserait la rivière Rideau aux environs du centre urbain sud. On mènera des études dans le cadre de la planification du centre urbain sud afin d'établir le genre et l'emplacement de l'équipement requis.

En résumé :

7. **Un tronçon périphérique d'autoroute provinciale est désigné à l'Annexe D1 comme voie de liaison conceptuelle reliant les autoroutes 416 et 417. Son emplacement exact sera déterminé lorsque les principales utilisations des terrains pour le centre urbain sud seront établies par un amendement au présent Plan.**

11.2.4 Politique en matière d'élargissement des routes

En vertu de l'article 40 de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, le Conseil peut exiger que les propriétaires fonciers fournissent des terrains, sans frais pour la Région, pour les élargissements de routes existantes obtenus par réglementation des plans de localisation, seulement si la route à élargir et l'étendue de l'élargissement proposé sont indiqués dans ce Plan. Les terrains acquis pour les élargissements de routes par d'autres moyens, comme les accords de lotissement et les détachements de parcelles, ne sont pas assujettis à cette disposition de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* et continuent d'être acquis en vertu de l'arrêté concernant la politique en matière de protection des emprises de routes.

Les annexes C2 et D2 indiquent les élargissements proposés des emprises pour les routes régionales existantes. La Région pourra exiger que les terrains à l'intérieur des emprises proposées lui soient cédés sans frais lorsqu'est demandée l'approbation d'un plan de lotissement. En plus de cette exigence concernant l'indication de l'étendue des emprises, la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire* exige que les plans directeurs contiennent des politiques qui précisent les conditions dans lesquelles les élargissements peuvent être pris et comment il faut traiter de facteurs comme les élargissements inégaux, les triangles de visibilité et les besoins d'emprises supplémentaires (p. ex., pour les voies de virage).

En résumé :

8. Dans les cas où les municipalités locales ont adopté des arrêtés de réglementation des plans de localisation, le Conseil peut exiger, comme condition de l'approbation des plans de localisation en vertu de l'article 40 de la Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire, que les propriétaires fonciers fournissent à la Région des terrains pour les élargissements de routes régionales, en fonction des principes suivants :

a) les terrains seront cédés sans frais pour la Région pour les élargissements de routes régionales découlant :

(i) d'un nouvel aménagement,

(ii) de changements d'utilisations qui augmentent considérablement la circulation,

(iii) d'ajouts qui augmentent considérablement la taille ou la capacité d'utilisation de bâtiments ou d'ouvrages.

Des terrains peuvent être réservés pour achat éventuel par la Région à la suite d'ajouts qui n'augmentent pas considérablement la taille ou la capacité d'utilisation de bâtiments ou d'ouvrages.

b) Les élargissements proposés des emprises de routes régionales sont désignées aux annexes C2 et D2. L'annexe C2 est la politique du Conseil en matière de protection des emprises pour les routes urbaines existantes, et l'annexe D2, la politique du Conseil en matière de protection des emprises pour les routes rurales existantes relevant de la Région.

c) Sauf dans les cas prévus par les politiques d) et e), la largeur des terrains pris pour les élargissements de chaque côté d'une route régionale sera égale, telle que mesurée à partir de l'axe existant au moment de la demande de plan de localisation. L'axe est une ligne au centre d'une chaussée, à égale distance des deux côtés de la chaussée. Pour déterminer la ligne médiane ou l'axe d'une route, on ne tient pas compte des accotements à revêtement, des bandes de stationnement d'autobus, des voies auxiliaires, des voies de virage et d'autres caractéristiques spéciales.

d) Des élargissements inégaux seront peut-être nécessaires lorsque des caractéristiques topographiques, la propriété fédérale des terrains ou d'autres conditions particulières font en sorte qu'il faut prendre un élargissement plus grand ou la totalité de l'élargissement sur un seul côté de l'emprise de route régionale existante. Ces situations sont indiquées sur les annexes C2 et D2.

e) Pour la zone centrale, qui est indiquée dans l'encadré sur l'annexe C2, un tableau sur cette annexe indique la superficie de terrains sur les côtés des emprises existantes qui sont requis pour les routes régionales.

f) Certaines routes régionales indiquées sur l'annexe C2 sont assujetties à une politique sur les élargissements et les servitudes. En vertu de cette politique, la largeur proposée des terrains frappés par la servitude est de 20 mètres. De plus, une servitude de surface, surtout à l'usage des piétons, est requise le long de toute la façade des propriétés. La servitude aura une hauteur de 4,0 mètres mesurée d'un point à 0,3 mètre en dessous du trottoir. La largeur de cette servitude mesurée à partir de l'emprise proposée varie selon la conception des bâtiments. Lorsqu'un bâtiment empiète sur la servitude, une largeur de 1,5 mètre est nécessaire. Lorsque la partie d'un bâtiment construite sur la servitude s'appuie sur des colonnes, la largeur requise est de 2,5 mètres, plus la

largeur des colonnes. Lorsqu'un bâtiment construit en encorbellement et un bâtiment s'appuyant sur des colonnes sont situés l'un à côté de l'autre, il doit y avoir un passage libre pour les piétons de 1,5 mètre dans la servitude où les bâtiments se joignent.

g) Des terrains supplémentaires pour les élargissements afin de prévoir des triangles de visibilité aux intersections peuvent aussi être nécessaires. Dans la zone rurale (annexe D2), la longueur maximale du côté d'un triangle donnant sur une route régionale ou sur une route locale croisant une route régionale sera de 10 mètres. Dans la zone urbaine (annexe C2), la longueur maximale sera de 4,5 mètres, sauf dans la zone centrale, qui est indiquée dans l'encadré sur l'annexe C2, où la longueur maximale sera de 3 mètres. Dans quelques cas, les exigences en milieu rural pour les triangles de visibilité (c.-à-d. 10 mètres) seront appliquées aux routes indiquées sur l'annexe C2. Ces exceptions sont indiquées sur l'annexe C2.

h) On pourra aussi avoir besoin de terrains supplémentaires dans les cas où il y a un passage à niveau existant d'une route régionale et d'une voie ferrée. Ce terrain aura la forme d'un triangle, à chaque coin du passage. La longueur maximale du triangle le long de la route régionale sera de 170 mètres, et la largeur maximale du triangle mesurée à partir de la route régionale sera de 15 mètres. Ce terrain pourra servir plus tard à la construction d'un passage à croisements superposés.

i) Lorsqu'on demande l'approbation d'un plan de localisation pour des centres commerciaux régionaux, des centres commerciaux communautaires, des bureaux, des installations communautaires et des utilisations résidentielles à forte densité, on pourra exiger des terrains supplémentaires d'une largeur de 4 mètres le long de toutes les façades des propriétés donnant sur les routes régionales afin d'y aménager des voies auxiliaires de virage.

j) Les terrains cédés à la Région ou réservés pour achat futur par la Région aux fins de l'élargissement des routes peuvent, sur demande, servir entre-temps pour l'aménagement paysager approuvé et d'autres utilisations temporaires approuvées, à condition qu'un accord soit signé entre la Région et le demandeur.

9. Lorsqu'il approuve ou examine les plans directeurs locaux ou les amendements à ces plans, le Conseil doit veiller à ce que les politiques relatives à la protection des emprises de routes régionales de ce Plan soient reconnues et que les plans contiennent des politiques qui assurent que :

a) Lorsque les municipalités locales exigent des demandes d'approbation de plans de localisation pour des propriétés donnant sur les routes régionales, qui portent sur un nouvel aménagement tel que défini à l'article 40 (1) de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*, sur un changement d'utilisation ou un ajout à un bâtiment ou à une construction où ledit ajout est égal ou supérieur à 10 mètres carrés, ces demandes soient présentées à la Région en conformité avec les dispositions de la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*.

b) Avant l'enregistrement d'un accord de plan de localisation pour les demandes présentées à la Région conformément à la politique 9 a), le requérant ait conclu un accord avec la Région prévoyant le transport ou la réservation des terrains requis pour les élargissements de routes régionales et les autres questions prescrites par la *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire*.

11.3 PONTS SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

Pendant la période couverte par ce Plan, il faudra améliorer le réseau de routes régionales desservant les ponts existants sur la rivière des Outaouais afin d'absorber l'augmentation de la circulation entre Ottawa-Carleton et la région de l'Outaouais. Ces améliorations sont indiquées à l'annexe C1. Selon la croissance réelle de la circulation, il se peut qu'il ne soit pas nécessaire de jeter de nouveaux ponts sur la rivière des Outaouais pendant la période couverte par ce Plan. Toutefois, la Région participe à une étude sur cette question menée conjointement par plusieurs organismes sous la direction de la Commission de la Capitale nationale. Entre-temps, on protégera les abords des ponts éventuels à Deschênes, à l'île Lemieux et à l'île Kettle.

En résumé :

10. Le Conseil participera avec d'autres niveaux de gouvernement à une étude pour établir la nécessité et l'emplacement d'autres ponts sur la rivière des Outaouais. En attendant les résultats de cette étude, le Conseil protégera les abords des ponts possibles et demandera au gouvernement fédéral de faire de même.

11.4 POLITIQUES EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN

11.4.1 Mesures pour accroître l'utilisation des transports en commun

Les objectifs en matière de transport de ce Plan comprennent le maintien de l'appui du Conseil à l'égard de l'expansion et de l'amélioration du service de transport en commun pour répondre aux besoins d'une population régionale croissante. Un certain nombre de mesures sont considérées comme importantes dans l'atteinte de ces objectifs.

Premièrement, lorsqu'un service de transport par autobus de haute fréquence, allié à une circulation qui empêche le fonctionnement efficient du service d'autobus, le justifie, les véhicules de transport en commun obtiendront un traitement préférentiel sur les routes régionales.

Deuxièmement, pour assurer l'atteinte d'un niveau élevé d'utilisation des transports en commun dans les centres urbains, le réseau de couloirs de transport en commun sera étendu à l'extérieur de la ceinture de verdure. On favorisera la planification et l'aménagement de ces couloirs en entreprenant très tôt l'aménagement des stations des couloirs de transport en commun dans les trois centres urbains.

Troisièmement, on rendra disponible un service de transport en commun de qualité élevée aux Centres d'emploi primaires et secondaires situés le long des couloirs de transport en commun. Le trajet par transport en commun entre ces centres et la plupart des parties de la zone urbaine durera au plus 40 minutes.

Quatrièmement, dans le cas des plans directeurs locaux et des plans de lotissement dans les zones moins bâties, on prendra des mesures pour protéger et améliorer le rôle des services de transport en commun. Entre autres choses, on disposera le réseau de routes collectrices de façon à réduire le plus possible les trajets sinueux des services de transport en commun et à assurer des liens directs entre aménagements adjacents; on situera les aménagements à forte densité à proximité de routes de transport en commun existantes ou proposées; et on s'assurera que presque tous les bâtiments neufs sont situés à moins de 400 mètres à pied d'un arrêt existant ou proposé du réseau de transport en commun.

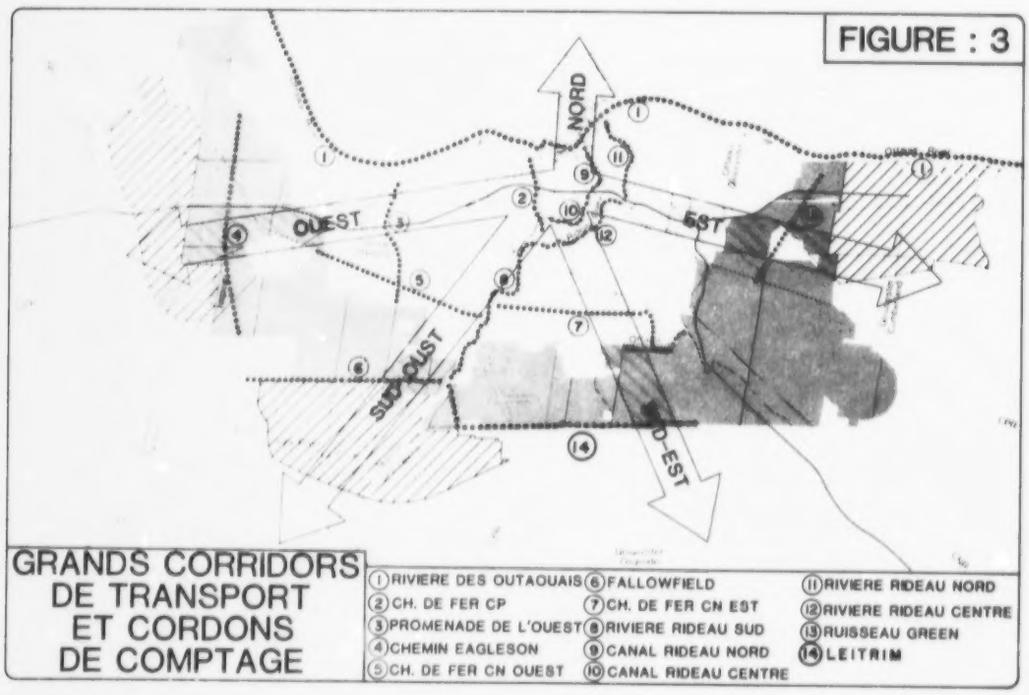
En plus de la commodité que les services de transport en commun offrent aux résidents de la zone et du soutien qu'ils assurent pour atteindre les objectifs en matière d'emploi, l'atteinte d'un niveau élevé d'utilisation est essentielle pour réduire la demande de routes nouvelles et améliorées. L'objectif global consiste à maintenir, pendant les périodes de pointe, les déplacements autres que par transport en commun à un niveau que peut absorber la capacité du réseau de routes régionales établi dans ce Plan (équipements existants et nouveaux). Pour aider à l'évaluation continue des transports en commun et de la mesure dans laquelle ils atteignent les objectifs d'utilisation, le Conseil a établi des directives d'utilisation des transports en commun aux heures de pointe pour certains emplacements (appelés cordons de comptage) le long de chaque corridor principal de transport. Le Conseil utilisera ces directives pour établir la priorité des divers projets de routes et de couloirs de transport en commun dans chaque corridor de transport.

En résumé :

11. **Le Conseil continuera d'appuyer les transports en commun au moyen de programmes visant à accroître leur utilisation.**

12. **Le Conseil adoptera les jalons suivants comme part souhaitable des déplacements assurés par transport en commun aux heures de pointe, pour chaque cordon de comptage dans chaque corridor principal de transport :**

FIGURE : 3



Corridor	Cordon de comptage*	Part en % des déplacements par transport en commun aux heures de pointe
Nord	Rivière des Outaouais	30
Ouest	CP	45
	Promenade de l'Ouest	40
	Chemin Eagleson	35
Sud-ouest	CN ouest	30
	Fallowfield	30
Sud-est	CN est	30
	Rivière Rideau, sud	20
Est	Canal Rideau, nord	70
	Canal Rideau, centre	30
	Rivière Rideau, nord	25
	Rivière Rideau, centre	45
	Ruisseau Green	40

* Les cordons de comptage sont des lignes imaginaires traversant les principaux corridors de transport à des points où les déplacements sont les plus faciles à mesurer. Les emplacements de ces cordons de comptage sont indiqués sur la figure 3.

13. **Le Conseil prendra en compte les directives sur la part des déplacements assurés par les transports en commun dont il est question à la politique 12 lorsqu'il établira la priorité des projets de routes et de transports en commun dans chaque corridor de transport.**

14. **Le Conseil accordera, lorsque cela est justifié et pratique, un traitement préférentiel aux véhicules de transport en commun sur les routes régionales.**

15. **Le Conseil réalisera le réseau de couloirs de transport en commun en conformité avec les politiques de la section 11.4.2.**

16. **Le Conseil veillera à ce que les plans directeurs locaux, les plans de lotissement et les plans de logements en copropriété dans la zone urbaine désignée sur l'annexe A appuient l'aménagement d'un service de transport en commun attrayant et efficient. Cela comprend, sans s'y limiter :**

    a) **une disposition des réseaux de routes collectrices qui permet de relier plusieurs aménagements adjacents au moyen d'itinéraires directs de transport en commun,**

    b) **un trottoir sur chaque rue conçue pour les transports en commun,**

    c) **une disposition de l'aménagement et des rues telle que presque tous les emplacements des bâtiments éventuels seront situés à une distance de marche de 400 mètres ou moins d'un arrêt du service de transport en commun et que les distances moyennes à pied jusqu'aux arrêts seront réduites le plus possible en :**

        (i) **situant les aménagements à forte densité plus près des arrêts existants ou proposés des services de transport commun que les aménagements de densité plus faible,**

        (ii) **aménageant des voies piétonnes revêtues pour réduire la distance à pied lorsque le réseau routier ne satisfait pas à la norme de 400 mètres.**

11.4.2 Réseau de couloirs de transport en commun

Une caractéristique importante de ce Plan est son réseau de couloirs de transport en commun (c.-à-d. les routes réservées exclusivement aux véhicules de transport en commun).

Au moment de l'établissement de ce Plan (1987), le gouvernement provincial s'était engagé à participer au financement d'un réseau de couloirs de transport en commun de 31 kilomètres de Baseline/Woodroffe dans le sud-ouest jusqu'au chemin Blair à l'est et au chemin Hunt Club au sud-est. Dans la zone centrale, les services de transport en commun emprunteront le réseau de rues de surface, aidés de diverses mesures visant à accorder la priorité aux véhicules de transport en commun, jusqu'à ce qu'on ait déterminé la nécessité et la praticabilité d'un couloir de transport en commun entièrement souterrain ou surélevé.

En plus d'achever le réseau de 31 kilomètres, il importera d'étendre les couloirs de transport en commun au-delà de la ceinture de verdure pour desservir les trois centres urbains et d'aménager très tôt les stations de transport en commun dans ces centres.

Les extensions des services de couloirs de transport en commun jusqu'aux centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure sont importantes pour deux raisons. Premièrement, elles appuieront le développement économique et social des centres urbains. Le service direct de transport en commun assurera un niveau élevé d'accessibilité aux autres parties de la région d'Ottawa-Carleton, et, en plus, encouragera la concentration des occasions d'emploi dans les centres-villes.

Deuxièmement, les extensions des couloirs de transport en commun aideront à assurer le respect des directives sur la part des déplacements assurée par transport en commun dans chaque corridor. Par conséquent, le volume de la circulation sur les routes dans les corridors à destination et en provenance des centres urbains diminuera. On pourra ainsi retarder ou supprimer la nécessité d'accroître la capacité des routes, ce qui, dans certains cas, sera difficile sinon impossible sur les plans technique et écologique.

Le moment précis de la construction des extensions individuelles sera fonction de la croissance réelle qui aura lieu dans chaque centre urbain, de la disponibilité des fonds et des mesures prises par les municipalités locales pour veiller à ce que leurs plans portant sur des aménagements urbains connexes appuient l'utilisation des transports en commun.

Ces extensions et l'accent mis sur le service aux concentrations d'emploi situées aux stations désignées et dans la zone centrale accroîtront l'accessibilité et la commodité pour un plus grand nombre de personnes.

En résumé :

17. **Le réseau de couloirs de transport en commun que le Conseil se propose d'aménager est indiqué à l'annexe E.**

18. **Le Conseil déterminera le besoin et la praticabilité d'aménager un couloir de transport en commun entièrement souterrain ou surélevé traversant la zone centrale.**

19. **Le Conseil terminera, en première priorité, le réseau de couloirs de transport en commun jusqu'aux environs de la limite interne de la ceinture de verdure à l'ouest, au sud-ouest, au sud-est et à l'est, et les stations des couloirs de transport en commun dans les centres-villes des centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure.**

20. **Le Conseil étendra, en deuxième priorité, les couloirs de transport en commun jusqu'aux centres-villes d'Orléans et de Kanata et, en troisième priorité, jusqu'au centre urbain sud. Le moment de la réalisation de chaque extension sera fonction de la disponibilité de fonds provinciaux, du besoin relatif dans chaque corridor et du soutien qu'assureront les municipalités locales sous forme d'initiatives pour assurer, dans les centres urbains, une forme d'aménagement adaptée au transport en commun.**

21. **Le Conseil favorisera des niveaux élevés d'utilisation des transports en commun en encourageant, aux stations de ces corridors :**

    a) **un assemblage d'aménagements et de rues qui facilite l'accès aux stations;**

    b) **un aménagement résidentiel selon lequel les habitations à haute densité seront situées plus près que les habitations à faible densité de la station des couloirs de transport en commun; et**

    c) **l'aménagement d'accès piétons aux stations et aux installations annexes.**

22. **Au moment de la construction des corridors de transports en commun, le Conseil étudiera les effets du bruit de la circulation prévue et les mesures d'atténuation possibles, compte tenu des caractéristiques de leur tracé.**

11.4.3 Voies de liaison conceptuelles pour les couloirs de transport en commun

Au-delà de la période couverte par ce Plan, il s'avérera peut-être nécessaire de construire d'autres couloirs de transport en commun pour assurer un service plus direct pour certains itinéraires, pour éviter la zone centrale et pour améliorer le service de part et d'autre de la rivière des Outaouais. Les possibilités sont les suivantes : une voie de liaison est-ouest entre les couloirs sud-ouest et sud-est; une extension du couloir sud-est au-delà du chemin Hunt Club pour desservir l'aéroport et la croissance urbaine à Gloucester sud; une voie de liaison entre le couloir ouest dans les plaines Lebreton et le couloir sud-est aux environs de Confederation Heights; et une voie traversant la rivière des Outaouais. Il faudra peut-être, pendant la période couverte par ce Plan, mener des études d'emplacement pour délimiter les corridors de transport en commun qu'il faut protéger jusqu'à ce qu'on ait établi de façon plus sûre le besoin et les phases d'aménagement de ces voies de liaison supplémentaires.

En résumé :

23. **Si cela est nécessaire, le Conseil étudiera le corridor le plus approprié pour une voie reliant les couloirs de transport en commun sud-ouest et sud-est, une extension vers le sud du couloir sud-est, une voie de liaison entre le couloir ouest dans les plaines Lebreton et le couloir sud-est aux environs de Confederation Heights et une voie traversant la rivière des Outaouais, et entreprendra de protéger ces corridors en vue**

de l'aménagement futur de couloirs de transport en commun, jusqu'à ce que des études plus approfondies établissent le besoin et l'échéancier de leur construction.

11.4.4 Stationnements et points de débarquement aux stations des couloirs de transport en commun

Jugeant qu'il est important d'augmenter le pourcentage de voyages du transport en commun, le Conseil pourra installer des stationnements et des points de débarquement à des stations choisies.

24. Le Conseil pourra offrir aux usagers du transport en commun, afin des les encourager, des installations comme les terrains de stationnement et les points de débarquement, là où ils sont nécessaires.

11.5 POLITIQUE EN MATIÈRE DE CYCLISME ET DE CIRCULATION PIÉTONNE

Le Conseil reconnaît l'importance du cyclisme comme moyen de transport utilisé par un grand nombre de résidents. Les bicyclettes servent aux migrations alternantes et aux loisirs et, lorsque cela sera possible, le Conseil a l'intention de modifier les routes régionales pour rendre plus sécuritaires les déplacements à bicyclette. Toutefois, pour des raisons de sécurité, on ne doit pas permettre aux bicyclettes d'emprunter les voies réservées aux autobus sur les routes régionales.

L'audience publique, exigée par la Loi sur les municipalités pour tous les projets de construction de nouvelles routes, donne au public l'occasion de participer au processus de conception et de recommander des changements qui répondent mieux aux besoins des divers utilisateurs des routes.

Le Conseil appuie l'achèvement d'un réseau de grands couloirs cyclables dans toute la zone urbaine, y compris l'extension de ce réseau aux centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Le Conseil reconnaît aussi la nécessité d'assurer une circulation piétonne commode et sûre.

En résumé :

25. Le Conseil admet les bicyclettes comme mode de transport pour les migrations alternantes de travail et pour les loisirs sur les routes régionales existantes et proposées et sur les corridors de transport en commun et de service là où c'est approprié. Lorsque cela sera possible, les routes régionales seront adaptées pour accroître la sécurité des déplacements à bicyclette. Le Conseil ne permettra pas les déplacements à bicyclette dans les voies réservées aux autobus sur les routes régionales.

26. Un réseau de grands couloirs cyclables est désigné à l'annexe F. Le Conseil protégera et accroîtra la continuité de ce réseau en imposant des conditions à l'approbation des plans de lotissement, des plans de logements en copropriété et des détachements de parcelles dans les couloirs désignés.

27. Le Conseil reconnaît l'importance d'assurer la sécurité et la commodité des déplacements à pied.

11.6 POLITIQUE EN MATIÈRE DE TERMINUS

Les terminus interurbains font partie intégrante de l'ensemble du réseau de transport. Bien que la planification à l'égard de ces terminus ne relève pas de la Région, cette dernière tiendra compte des besoins spéciaux d'accessibilité et de correspondance des usagers de l'autocar, du train et de l'avion lors de l'amélioration et de la construction d'équipements routiers et de transport en commun qui sont de son ressort. S'il y avait changement d'emplacement du terminus d'autobus, l'emplacement préféré serait à une station du réseau proposé de couloirs de transport en commun. On envisagera aussi l'extension du couloir sud-est pour desservir l'Aéroport international d'Ottawa lorsque le nombre de voyageurs dans ce corridor le justifiera.

En résumé :

28. Le Conseil prendra en compte les besoins spéciaux d'accessibilité et de correspondance des usagers de l'autocar, du train et de l'avion lors de l'amélioration des réseaux de routes régionales et de transport en commun. Une station du réseau de couloirs de transport en commun est l'emplacement préféré du terminus d'autobus pour le cas où on déciderait de le déplacer. Le Conseil envisagera aussi d'étendre le couloir de transport en commun sud-est pour desservir l'Aéroport international d'Ottawa si les conditions le justifient.